

DAS REGISTERPFANDRECHT NACH DEM GESETZ ÜBER RECHTE AN LUFTFAHRZEUGEN

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des Doktorgrades
der Rechtswissenschaftlichen Fakultät
der Johann Wolfgang Goethe-Universität
zu Frankfurt am Main

vorgelegt von

Klaus Groth

aus Schwerin/Mecklenburg

1965

1964

Druck:

ERNST-REUTER-GESELLSCHAFT

der Förderer und Freunde der Freien Universität Berlin e. V.

DISSERTATIONS-DRUCKSTELLE

1 Berlin 33, Garystr. 45

DAS REGISTERPFANDRECHT NACH DEM
GESETZ ÜBER RECHTE AN
LUFTFAHRZEUGEN

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des Doktorgrades
der Rechtswissenschaftlichen Fakultät
der Johann Wolfgang Goethe-Universität
zu Frankfurt am Main

vorgelegt von

Klaus Groth

aus Schwerin/Mecklenburg

1965



Erstgutachter : Prof. Dr. Hans-Jürgen Abraham

Zweitgutachter: Prof. Dr. Hans Peter

Tag der mündlichen Prüfung : 9. Dezember 1964

DAS REGISTERPFANDRECHT NACH DEM GESETZ ÜBER RECHTE AN LUFTFAHRZEUGEN

G l i e d e r u n g

§ 1 Einführung in die wirtschaftlichen und historischen Grundlagen des Registerpfandrechts.

I. Wirtschaftliche Bedeutung des Registerpfandrechts.	
1. Das Registerpfandrecht und die sonstigen Kreditsicherungsmittel der Luftfahrt.	1
2. Wirtschaftliches Bedürfnis für das Registerpfandrecht.	3
II. Geschichtliche Entwicklung des Registerpfandrechts.	
1. Die internationale Bedeutung des Luftfahrzeughypothek.	8
2. Entwicklung der internationalen Abkommensentwürfe.	8
3. Entwicklung des Gesetzes vom 26. Februar 1959.	10

§ 2 Überblick über das Gesetz vom 26. Februar 1959 (LuftfzRG)

I. Gliederung des Gesetzes.	13
II. Gegenstand des Gesetzes.	13
III. Nebenbestimmungen.	16
IV. Das Wesen des Registerpfandrechts.	
1. Registerpfandrecht und Schiffshypothek.	17
2. Das Registerpfandrecht als einziges Pfandrecht an Luftfahrzeugen.	18
3. Entstehung des Registerpfandrechts.	20
4. Rangverhältnisse.	21
5. Das Haftungsobjekt.	21
V. Vergleich des Registerpfandrechts mit Schiffs- und Grundstückshypothek.	22
VI. Praktische Bedeutung des Gesetzes vom 26. Februar 1959.	24

§ 3 Das Objekt des Registerpfandrechts.

I. Das Luftfahrzeug.	26
II. Sachenrechtliche Lage des Luftfahrzeugs.	
1. Das Luftfahrzeug im allgemeinen Sachenrecht.	29
2. Bestandteile des Luftfahrzeugs.	30
3. Zubehör des Luftfahrzeugs.	36

III. Der Haftungsumfang.

1. Der Grundsatz der Pfandhaft. 40
2. Die Entlassung aus der Pfandhaft. 41

IV. Der Miteigentumsanteil. 47

V. Die unselbständigen Objekte des Registerpfandrechts.

1. Ersatzteillager. 47
2. Forderungen. 48
3. Entschädigungen. 49
4. Die Versicherungsforderung. 50

§ 4 Die Entstehung des Registerpfandrechts.

I. Vertragliche Registerpfandrechte.

1. Die Voraussetzungen. 64
2. Haftung für Kapital und Zinsen. 68
3. Gutgläubiger Erwerb eines Registerpfandrechts. 68

II. Gesetzliche und richterliche Registerpfandrechte.

1. Zwangsvollstreckung und Arrestvollziehung. 70
2. Entstehung aufgrund Gesetzes. 75

III. Das Wirksamwerden von Erweiterungen. 77

§ 5 Registerpfandrecht und Forderung.

I. Die Forderung.

1. Der Grund des Anspruchs. 78
2. Die Bestimmtheit der Forderung. 79
3. Bedingte, befristete, zukünftige Forderungen. 80
4. Forderung in fremder Währung. 81

II. Das Nebeneinander von Forderung und Registerpfandrecht.

1. Der Grundsatz der Akzessorietät. 82
2. Persönliche Bindung der Forderung. 83
3. Die Zahl der gesicherten Forderungen. 83
4. Bestand der Forderung als Gültigkeitserfordernis. 85
5. Der Einfluß der Pfandrechtsbestellung auf die Forderung. 88

§ 6 Die aus dem Registerpfandrecht fließenden Befugnisse.

I. Die Haftung des Eigentümers.

1. Begriff der dinglichen Haftung. 91
2. Der Umfang der Haftung. 93
3. Verfügungsbeschränkungen des Eigentümers. 93
4. Verfügungsbeschränkungen des Eigentümer/Schuldners. 95

II. Die Rechte des Gläubigers bis zur Pfandreife.

1. Begriff des Sicherungsrechts. 95
2. Die Rechte bei Verschlechterung des Luftfahrzeugs. . . 97
3. Sicherung gegen Eingriffe Dritter. 99

III. Die Rechte des Gläubigers nach der Pfandreife.

1. Die Kündigung. 99
2. Das Ablösungsrecht des Eigentümers. 101
3. Persönliche Leistungspflicht des Eigentümers. . . . 104
4. Einwendungen und Nebenrechte beim Ablösungsrecht. . . 105
5. Ablösungsrecht anderer dinglich Berechtigter. 105

IV. Befriedigung durch den persönlichen Schuldner.

1. Die Rechtsstellung des persönlichen Schuldners. . . . 107
2. Der Schutz des persönlichen Schuldners. 109

V. Befriedigung des Gläubigers durch Zwangsvollstreckung.

1. Die Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug. 112
2. Die Zwangsvollstreckung in mithaftende Gegenstände. . 115
3. Die Eigentümer-Unterstellung. 116
4. Die Folgen der zwangsweisen Befriedigung. 117

VI. Die dem Gläubiger gegenüber bestehenden Einwendungen.

1. Bedeutung der Einwendungen. 117
2. Klage aus der persönlichen Forderung. 118
3. Klage aus dem Registerpfandrecht. 118

§ 7 Übergang, Belastung, Veränderung und Ende des Registerpfandrechts.

I. Übergang des Registerpfandrechts.

1. Die Akzessorietät beim Übergang des Registerpfandrechts. 123
2. Die Arten des Überganges. 124
3. Übertragung kraft Gesetzes. 124
4. Umfang der Übertragung. 125
5. Voraussetzungen der rechtsgeschäftlichen Übertragung. 126
6. Einreden gegen die Forderung. 128
7. Gutgläubiger Erwerb eines Registerpfandrechts. . . . 131

II. Belastung des Registerpfandrechts.

1. Die Arten der Belastung. 133
2. Die Verpfändung. 133
3. Die Pfändung. 134
4. Der Nießbrauch an einem Registerpfandrecht. 137

III. Umwandlung des Registerpfandrechts.

1. Die Arten der Umwandlung. 138
2. Die Inhaltsänderung. 139
3. Die Umwandlung. 144
4. Die Forderungsauswechselung. 146
5. Teilung eines Registerpfandrechts. 149
6. Verbindung mehrerer Arten von Umwandlungen. 151

IV. Das Ende des Registerpfandrechts.

1. Die Arten des Erlöschens. 151
2. Das Erlöschen aufgrund gesetzlicher Tatbestände . . . 152
3. Die rechtsgeschäftliche Aufhebung. 157

§ 8 Sonderformen des Registerpfandrechts.

- I. Die Arten des Registerpfandrechts. 161
 - II. Das Registerpfandrecht an Miteigentumsanteilen. 163
 1. Die Bestellung des Registerpfandrechts. 163
 2. Der Umfang der Haftung. 164
 - III. Das Gesamtregisterpfandrecht.
 1. Der Grundsatz der Spezialität. 165
 2. Entstehung des Gesamtregisterpfandrechts. 166
 3. Inhalt des Gesamtregisterpfandrechts. 168
 - IV. Das Höchstbetragsregisterpfandrecht.
 1. Inhalt und Bedeutung. 169
 2. Die gesicherten Forderungen. 170
 3. Die Übertragung des Höchstbetragsregisterpfandrechts. 172
 - V. Die Erweiterung auf Ersatzteillager.
 1. Einführung. 172
 2. Die Bedeutung von Ersatzteillagern. 174
 3. Begriff der Ersatzteile. 176
 4. Begriff des Ersatzteillagers. 177
 5. Voraussetzungen und Inhalt der Erweiterung. 179
 6. Besonderheiten der Erweiterung. 184
 - VI. Dingliche Vorrechte an deutschen Luftfahrzeugen.
 1. Privilegien im Genfer Pfandrechtsabkommen. 190
 2. Die Regelung des LuftfzRG. 191
 3. Der Inhalt von Vozugsrechten an deutschen Luft-
fahrzeugen. 192
 4. Der Schutzvermerk. 194
 - VII. Sonstige Sonderformen des Registerpfandrechts.
 1. Umwandlung anderer dinglicher Rechte. 196
 2. Umwandlung von "Baupfandrechten". 197
 3. Rangverhältnisse. 198
- ### § 9 Die Rangordnung des Registerpfandrechts.
- I. Die Bedeutung des Ranges. 199
 - II. Die rangbegründenden Tatsachen. 201
 - III. Vertragliche Änderungen des Rangverhältnisses. 204
 1. Die Rangänderung. 204
 2. Der Rangvorbehalt. 206

§ 10 Vormerkung, Widersprüche und Verfügungsbeschränkungen.

I. Die Vormerkung.

1. Zweck und Bedeutung der Vormerkung. 211
2. Die Voraussetzungen für die Eintragung. 213
3. Die Wirkung der Vormerkung. 214

II. Widersprüche, Schutzvermerke, Veräußerungsverbote.

1. Der Widerspruch. 218
2. Der Schutzvermerk. 222
3. Veräußerungsverbote. 223

§ 11 Das Register für Pfandrechte an Luftfahrzeugen.

I. Die Rechtsgrundlagen des Registers. 224

II. Die Einrichtung des Registers.

1. Die Registerbehörde, ... 224
2. Die Gestaltung des Registers. 226
3. Pfandrechtsregister und Luftfahrzeugrolle. 227

III. Das Eintragungsverfahren.

1. Allgemeine Voraussetzungen der Eintragung. 228
2. Die besonderen Eintragungsvoraussetzungen. 229
3. Gang des Eintragungsverfahrens, Verfahrensgrundsätze. 233
4. Die Eintragung von Ersatzteillagern. 238
5. Die besonderen Schutzvermerke und Widersprüche des LuftfzRG. 239

IV. Der öffentliche Glaube des Pfandrechtsregisters.

1. Unrichtigkeiten im Pfandrechtsregister. 243
2. Die Vermutung des § 15 LuftfzRG. 246
3. Die Fiktion des § 16 LuftfzRG. 247

V. Die Berichtigung des Registers. 249

§ 12 Überblick über Rechte an ausländischen Luftfahrzeugen und das Registerpfandrecht im Ausland.

I. Das Registerpfandrecht im Ausland.

1. Deutschland und das Genfer Pfandrechtsabkommen. . . . 252
- 2- Die Anerkennung des Registerpfandrechts. 253

II. Die Behandlung ausländischer Luftfahrzeughypotheken im LuftfzRG.

1. Die nach dem Genfer Pfandrechtsabkommen anzuerkennenden Rechte. 254
2. Hypotheken und Privilegien. 255
3. Die Pfandrechte bei Umschreibung eines Luftfahrzeugs. 259
4. Verwirklichung und Bedeutung ausländischer Luftfahrzeughypotheken. 261

III. Die Luftfahrzeughypothek im deutschen Rechtskreis.

1. Die Schweiz.	264
2. Die Niederlande.	266
3. Japan.	268

IV. Der Anglo-amerikanische Rechtskreis.

1. Die Vereinigten Staaten von Amerika.	269
2. Großbritannien.	271
3. Kanada.	272
4. Australien.	273

V. Der romanische Rechtskreis.

1. Frankreich.	273
2. Belgien.	275
3. Italien.	275
4. Spanien.	277
5. Die lateinamerikanischen Staaten.	277

VI. Der skandinavische Rechtskreis.

1. Dänemark.	283
2. Schweden.	284
3. Norwegen.	286
4. Finnland.	286

L i t e r a t u r v e r z e i c h n i s

- A b r a h a m, Hans Jürgen, Die Schiffshypothek im deutschen und ausländischen Recht, Stuttgart und Köln 1950
 zit.: Abraham, Schiffshyp.
- Das Seerecht, 2. Auflage, Berlin 1960
 zit.: Abraham, SeeR.
- Gegenwart, Vergangenheit und Zukunft des Verkehrsrechts, ZLR 1955 S. 81 ff.
- B a u m b a c h - Wechselgesetz und Scheckgesetz, 7. Auflage
 H e f e r m e h l München und Berlin 1962
- B a u m b a c h - Zivilprozeßordnung und Gerichtsverfassungsgesetz, 27. Auflage, München und Berlin
 Lauterbach 1963
- B a u r, Lehrbuch des Sachenrechts, 2. Auflage, München und Berlin 1963
- B a y i t c h, S.A., Aircraft Mortgage, A Study in Comparative Aviation Law of the Western Hemisphere, University of Miami Law Review 1958 S. 152 ff, 1959 S. 424 ff
 zit.: Bayitch, UMLR
 (als Buch veröffentlicht : Aircraft Mortgage in the Americas, Coral Gables/Fla., 1960, S.1 ff und S. 60 ff.)
- B i s c h o f f, Versicherung eigenen Sachwertinteresses an fremder Sache, VersR. 1963 S. 8 ff.
- B o d e n s c h a t z, Das Registerpfandrecht an Luftfahrzeugen und seine Auswirkungen auf die Versicherungswirtschaft, VersW. 1959 S. 269 ff
 zit.: Bodenschatz
- B ö l l i n g, Bernd, Das Gesetz über Rechte an Luftfahrzeugen, ZLR 1959 S. 215 ff.
- B o h n - Pfändbare und unpfändbare Forderungen und andere
 B e r n e r Vermögensrechte, 1. Band, Baden-Baden 1957
- B r u c k - Versicherungsvertragsgesetz, 8. Auflage,
 M ö l l e r Berlin 1961
- B u r k h a r d, Markus, Das Pfandrecht an Luftfahrzeugen, Diss. Bern 1933
- C z a p s k i, Georg, Gesetzgebung der Niederlande auf dem Gebiet des Privatrechts, RabelsZ. 1960 S. 289
- D a r s o w, H. Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung vom 10. Januar 1959, ZLR 1959 S. 71 ff

- Enneccerus - Recht der Schuldverhältnisse, 15. Bearbeitung,
Lehmann Tübingen 1958
zit.: Enn.-Lehmann
- Enneccerus - Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Rechts,
Nipperdey 14. Bearbeitung, Tübingen 1952, 1955
zit.: Enn.-Nipperdey
- E r m a n Handkommentar zum BGB, 3. Auflage, Münster 1962
- F i s c h l e r, Josef, Das internationale Privatrecht
Schwedens, RabelsZ. 1957 S. 276 ff.
- G s c h n i t z e r, Franz, Wesentlich und unwesentlich im
BGB, AcP 121 S. 199 ff
- G u l d i m a n n, Werner, Luftfahrzeughypothek und Flugzeug-
wechselteile, Beiträge zum Internationalen Luft-
recht S. 59 ff
(Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen
des Ministers für Wirtschaft und Verkehr in
Nordrhein-Westfalen, Heft 32)
zit.: Guldemann, Beitr.
- G u i n c h a r d, Michel, Recueil de Textes législatifs et
réglementaires français concernant l'aviation
civile, Paris o.J. (1961 ?)
- Heinerici - Das deutsche Schiffsregisterrecht,
Gilgan Berlin-Leipzig-Wien 1942
- J ä g g i, P. Die Luftfahrzeugverschreibung und die Sicherungs-
beschlagnahme von Luftfahrzeugen, Studententagung
für Luftrecht, Zürich 1961 S. 63 ff
zit.: Jäggi, Student.
- K n a u t h, Arnold W., Mortgages on aircraft and ships of
foreign registry, Beiträge zum Internationalen
Luftrecht (s.o.), S. 73 ff.
zit.: Knauth, Beitr.
- K o f f k a - Luftverkehrsgesetz und Warschauer Abkommen
Bodenstein - Berlin 1937
K o f f k a
- K o p s c h, Herbert, Über die Verpfändung von Luftfahrzeugen,
Diss. Königsberg 1932
- L a m e r s, J.A., Das Luftrecht in den Niederlanden,
ZLR 1960 S. 158 ff

- M a r c u s, Franz, Dänische Gesetzgebung auf dem Gebiete des
Privatrechts, RabelsZ. 1961 S. 706 ff
- Mc N a i r, Arnold Duncan, The Law of the Air, London 1953
- M e y e r, Alex, Internationale Luftfahrtabkommen, Köln und
Berlin 1953
- Meyerstein, Zur Frage der Sicherungsübereignung und der
Einführung des Registerpfandrechts, JW 1926 S.529
- M i l c h, Werner, Die Luftfahrzeughypothek, Diss.Berlin 1930
- M ö l l e r, Rechtsbegriff der Transportversicherung,
Festschrift für Ehrenzweig, Karlsruhe 1955
- M ü m m l e r, Zwangsvollstreckung in Luftfahrzeuge, Deutsche
Gerichtsvollzieherzeitung 1962 S. 1
- N i b l e r, Franz, Das Luftfahrtrecht in der Deutschen Bun-
desrepublik, DöV 1956 S. 709 ff
- Oftinger Über die Frage der Wünschbarkeit einer besonde-
ren Regelung des Pfandrechts an Luftfahrzeugen,
ArchLR VIII (1935) S. 113 ff
- P a l a n d t, Bürgerliches Gesetzbuch, 22. Auflage, München
und Berlin 1963
- P r a u s e, Das Recht des Schiffskredits, Berlin 1954
- R e e m t s, Helmut, Deutschland und das Genfer Pfandrechts-
abkommen, Beiträge zum Internationalen Luft-
recht (s.o.), S. 110 zit.: Reemts, Beitr.
- R e h m, Georg-W., Rechtsprobleme der Luftfahrzeughypothek,
NJW 1959 S. 709 ff
- R e u s s, Karl-Ferdinand, Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt,
12. Band, Mannheim 1963 zit.: Reuss, Jb.
- (Revue francaise de Droit Aérien (Zeitschrift))
zit.: RFDA
- R i e s e, Otto, Luftrecht, Stuttgart 1949
zit.: Riese, LuftR.
- Vereinheitlichung des Luftprivatrechts, ArchLR
1941 S. 14 ff
- Rosenthal - Bürgerliches Gesetzbuch, 15. Auflage, Köln und
Bohnenberg Berlin 1965

- S a l i n g e r, Zur Einführung des Registerpfandrechts,
DJZ 26 S. 637 ff
- S a s s e, Jürgen, Die Sicherung der Rechte dritter Personen
in der Versicherung, VersR. 1959 S. 407 ff
- S c h a p s - Das deutsche Seerecht, 3. Auflage Berlin 1959
A b r a h a m
- S c h l e g e l, Horst, Eigentumserwerb und rechtsgeschäft-
liche Belastung von Luftfahrzeugen im Inter-
nationalen Privatrecht, Diss.Königsberg 1938
- S c h l e i c h e r - Das Recht der Luftfahrt,
R e y m a n n - 1. Band, 3. Auflage, Köln und Berlin 1960
A b r a h a m zit.: LuftRKomm.
- S c h m i d t - Das Registerpfandrecht an Luftfahrzeugen
R ä n t s c h Betr. 1959 S. 563 f
- S c h o l z, Georg, Die rechtlichen und wirtschaftlichen
Probleme einer Belastung von Luftfahrzeugen
mit Hypotheken oder ähnlichen Pfandrechten
Diss. Nürnberg 1957
- S c h ü t z, Rationalisierung und Recht, JZ 1961 S. 105 ff
- Schweickhardt, Der Einfluß des internationalen Luftrechts auf
die Privatrechts-Entwicklung, Studententagung
für Luftrecht, Zürich 1961, S. 9 ff
zit.: Schweickhardt,
Student.
- Shawcross - Air Law, 2nd Edition, London 1951
Beaumont ErgBd. 1955
- S i d e n b l a d h, Das neue schwedische Luftfahrtgesetz
ZLR 1960 S. 163 ff
- S o e r g e l - Bürgerliches Gesetzbuch, 9. Auflage, Stuttgart
S i e b e r t Band III Sachenrecht 1960; Band V Erbrecht,
Einführungsgesetz 1961
- S t a u b - Wechselgesetz, 13. Auflage, Berlin 1934
S t r a n z
- S t a u d i n g e r, J.von, Kommentar zum BGB, 11. Auflage,
Berlin, Band I Allgemeiner Teil 1957; Band III
Sachenrecht, Teil 1 1956, Teil 2 1963

- S t e i n - Kommentar zur ZPO, Band II, 18. Auflage,
J o n a s - Tübingen 1956
S c h ö n k e -
P o h l e zit.: StJSch
- Verplaetse, Das Luftrecht in Belgien, ZLR 1963 S. 35 ff
- Vierheilig - Kommentar zur LuftVZO, Frankfurt 1965
F ö h
- W e n d t, Dingliche Rechte an Luftfahrzeugen, MDR 1963
S. 448 f
- W e s s e l s, Das neue spanische Luftverkehrsgesetz,
ZLR 1961 S. 22 f
- Westermann, Lehrbuch des Sachenrechts, 4. Auflage,
Karlsruhe 1960
- Wilhelmi - Zwangsvollstreckungsgesetz, 6. Auflage,
V o g e l - München und Berlin 1965
Z e l l e r zit.: ZVG-Komm.
- Wieczorek ZPO und Nebengesetze, Band IV, Berlin 1958
mit Nachtrag 1963
- W o l f f - Sachenrecht, 10. Bearbeitung, Tübingen 1957
R a i s e r
- Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Auflage
Tübingen 1950 zit.: Wüstendörfer, SeehandelsR.
- Y a m a d a, Japanische Gesetzgebung auf dem Gebiete des
Privatrechts, RabelsZ. 1961 S. 713 ff

Vermerk: Wegen der in dieser Arbeit verwendeten Abkürzungen
wird auf das Abkürzungsverzeichnis in den NJW-
Fundhaften zum Zivilrecht verwiesen.

DAS REGISTERPFANDRECHT NACH DEM GESETZ ÜBER RECHTE AN LUFTFAHRZEUGEN

1 Einführung in die wirtschaftlichen und historischen Grundlagen des Registerpfandrechts.

Wirtschaftliche Bedeutung des Registerpfandrechts.

- Das Registerpfandrecht und die sonstigen Kreditsicherungsmittel der Luftfahrt.

Gegenstand dieser Arbeit ist das Registerpfandrecht nach dem Gesetz über Rechte an Luftfahrzeugen vom 26. Februar 1959 (1). Dieses Gesetz verdankt vor allem zwei Umständen seine Entstehung: Etwa 10 Jahre nach dem Abschluß des Genfer Pfandrechtsabkommens (2) und nach dem Wiederaufbau einer deutschen Luftflotte hielt man in der Bundesrepublik Deutschland das Bedürfnis für die Verpfändung von Luftfahrzeugen für gegeben (3), während gleichzeitig die Kreditsicherungsmittel des geltenden Rechts als nicht ausreichend angesehen wurden.

Ämtliche Kreditsicherungsmittel ausser der Luftfahrzeughypothek weisen nämlich erhebliche Nachteile auf, die sie für die Luftfahrt mehr oder weniger ungeeignet erscheinen lassen.

Das Besitzpfandrecht der §§ 1204 ff BGB kommt für die Luftfahrt deshalb nicht in Betracht, weil es erfordert, daß der unmittelbare Besitz am Luftfahrzeug auf den Kreditgeber übertragen wird. Hiermit würde dem Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit genommen, den Betrieb aufrecht zu erhalten und damit Geld zum Abtragen des Kredits zu verdienen, bzw. wäre dem nichtgewerblichen Luftfahrzeughalter die Möglichkeit jeglicher, für ihn unter Umständen wichtiger und inträglicher Nutzung z.B. als Geschäftsflugzeug verschlossen. (4)

1) BGBI. I S. 57, im Folgenden: LuftfzRG

2) Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen vom 19. Juni 1948, im Folgenden: Genfer Pfandrechtsabkommen (GAbk.)

3) vgl. amtl. Begr. S. 19 f; Entw. Begr. des BJM in ZLR 1956 S. 243 ff; Stellungnahme d. Inst. f. LuftR. in ZLR 1956 S. 309 ff; vorl. Referentenentw. in ZLR 1955 S. 298 ff; Stellungnahme d. Lufthansa dazu in ZLR 1956 S. 275 ff.

4) Bölling, ZLR 1959 S. 215; Schmidt-Räntsch, Betr. 1959 S. 563; Scholz, S. 18 f; amtl. Begr. S. 20; s.a. Abraham, Schiffshyp. S. 27

Als schweres Hindernis erweist sich auch der Umstand, daß der Pfandgläubiger gezwungen wäre, für geeignete Verwahrung des Luftfahrzeugs zu sorgen, (5) eine Belastung, die angesichts der Größe und des Werts von Luftfahrzeugen schon wegen der Kosten und des Risikos kaum tragbar erscheint (6).

Der Eigentümer eines Luftfahrzeugs könnte dieses auch dadurch als Kreditsicherungsmittel verwenden, daß er es dem Kreditgeber zur Sicherung übereignet bzw., daß der Lieferant des Luftfahrzeugs sich bis zur Bezahlung des Kaufpreises hieran das Eigentum vorbehält. Da in diesen Fällen der Besitz bei dem Kreditnehmer bleibt, dieser also das Luftfahrzeug in seinem Betriebe verwenden kann, besteht die Gefahr, daß der Kreditgeber sein Eigentum durch gutgläubigen Erwerb verliert (7). Die Rechtsstellung des Kreditnehmers als Nurbesitzer ist ausserordentlich schwach. Für das deutsche Recht erweist es sich als schwerstes Hindernis, daß ein von ausländischen Lieferanten unter Vorbehaltseigentum geliefertes Luftfahrzeug (8) nicht in die Luftfahrzeugrolle eingetragen werden könnte, da hierfür das Luftfahrzeug im Eigentum eines deutschen Staatsangehörigen oder eines deutschen Unternehmens stehen muß. (9) Die Eintragung in die Luftfahrzeugrolle unterstellt das Luftfahrzeug den deutschen öffentlich-rechtlichen, insbesondere luftverkehrsrechtlichen und Sicherheitsbestimmungen. Nur wenn dies gegeben ist, kann aber ein deutsches Luftfahrtunternehmen seinen Betrieb ordnungsgemäß führen (10)(11) Nicht zuletzt ist zu bedenken, daß die Sicherungsübereignung in den Ländern, in denen das Luftfahrzeug verkehrt, unter Umständen nicht bekannt ist und nicht anerkannt wird. In diesem Falle liefe der Kreditgeber und Sicherungseigentümer Gefahr, daß andere Gläubiger in diesem Lande auf das Luftfahrzeug zugreifen, es etwa in Beschlag nehmen, ohne daß er dies verhindern könnte. (12)(13)

(5) §§ 1215, 688 ff BGB

(6) amtl.Begr.S. 20; Schmidt-Räntsch aaO.; s.a.Abraham aaO.

(7) amtl.Begr.S. 19; Bölling aaO.; Schütz, JZ 1961 S.106; § 932

(8) wie noch zu zeigen ist, kommen z.Zt. fast ausschließlich ausländische Hersteller und Lieferanten in Betracht.

(9) vgl. § 3 Luftverkehrsgesetz (LVG) i.d.F. vom 10.1.1959, BGBl I S. 9; s.a. § 14 Abs. 2 LuftVZO

(10) amtl.Begr.S. 19

(11) Im Grundsatz nicht anders ist es in den meisten ausländischen Staaten. Meist ist die Zulassung zum Luftverkehr an die Staatsangehörigkeit des Eigners geknüpft. So in den USA, England, den meisten südamerikanischen Staaten. Vgl. amtl.Begr. S. 19

(12) amtl.Begr. S. 20; Bölling aaO.

Diese Nachteile könnten bei gleichzeitiger Wahrung der Interessen von Gläubiger und Schuldner durch ein besitzloses Pfandrecht vermieden werden, wie es im deutschen und im ausländischen Recht bereits als Hypothek an Grundstücken oder an beweglichen Sachen wie Schiffen und Schiffsbauwerken bestand (14). Es ist daher nicht verwunderlich, daß in den meisten Luftfahrtnationen, in denen ein Bedürfnis bestand, den in Luftfahrzeugen steckenden Kapitalwert zur Kreditsicherung zu nutzen, eine derartige Hypothek eingeführt wurde, wobei sich die jeweiligen Gesetzgeber mehr oder weniger an den vorhandenen Rechtsinstituten wie Grundstücks- und Schiffshypothek ausgerichtet haben.

2. Wirtschaftliches Bedürfnis für das Registerpfandrecht.

Auch die Bundesrepublik folgte bei Abfassung des LuftfzRG diesem Prinzip. Entgegen der Annahme des Gesetzgebers war und ist indessen nur ein sehr geringes Bedürfnis festzustellen, Luftfahrzeuge hypothekarisch zu verpfänden. Denn bei einer Zahl von rund 1.500 in der Luftfahrzeugrolle eingetragenen und mit einem Registerpfandrecht belastungsfähigen Luftfahrzeugen waren bis Sommer 1963 lediglich 73 Registerpfandrechte bestellt worden. Dabei sind die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Verpfändung von Luftfahrzeugen durchaus als günstig zu bezeichnen. Nach dem Kriege war in Deutschland jegliche Luftfahrt untersagt, der Flugzeugpark entweder vernichtet oder von den Siegermächten eingezogen (15). Der Wiederaufbau der deutschen Luftfahrt zu voller Leistungsfähigkeit erforderte daher den Ankauf von ungewöhnlich vielen Luftfahrzeugen innerhalb eines

(13) Denkbar wäre auch die Verpfändung von Luftfahrzeugen als Zubehör von Grundstücken. Nach § 97 BGB erfüllen Luftfahrzeuge nicht den Begriff des Zubehörs. Abgesehen davon haben Luftfahrtunternehmen neben dem Flugzeugpark i.d.R. nur geringe Vermögenswerte.

(14) In manchen Auslandsrechten ist der Kreis von beweglichen Sachen, an denen Hypotheken oder ähnliche besitzlose Pfandrechte bestellt werden können, erheblich grösser. Vgl. Hofstetter, S. 54 ff; Scholz, S. 40; vgl. Scholz, S. 28 ff über den Vergleich anderer Formen der Mobiliarhypothek nach deutschem Recht (Schiffshypothek, Verpfändung von Hochseekabeln, Verpfändung nach dem Pachtkreditgesetz). s.a. Schmidt-Räntsch aaO.

(15) vgl. Proklamation Nr. 1 sowie Gesetz Nr. 24 der Alliierten Hohen Kommission; zur Wiedererlangung der deutschen Luftheute Nibler, DöV 1956 S. 709 ff; Scholz, S. 6; Darsow, ZLR 1964 S. 165 ff.

verhältnismässig kurzen Zeitraums. Dazu waren auch so erhebliche Geldmittel aufzubringen, daß dazu die Finanzkraft einzelner Personen oder Unternehmen nicht ausreichte (16). Diese erste Phase des Wiederaufbaus ist zwar im wesentlichen abgeschlossen; die Luftfahrtunternehmen und sonstigen Luftfahrzeugeigner sind jedoch zu einem beträchtlichen Teil noch mit Schulden belastet, und weitere Kreditaufnahmen sind zum Ausbau der vorhandenen Luftflotte, zu ihrer Modernisierung und zu ihrer Unterhaltung erforderlich. Es ist auch zu erwarten, daß - ähnlich wie in den USA - der Verkehr mit kleineren Reisemaschinen zunehmen, die Zahl derartiger Flugzeuge in der Bundesrepublik steigen wird (17). Die Unternehmen sind meist auf Fremdkapital angewiesen. Der Deutschen Lufthansa ist es bei der günstigen Lage des Kapitalmarktes in den 50er Jahren nicht schwergefallen, mittlere und langfristige Kredite auch ohne besondere Sicherungen zu erhalten, wenn man von der vom Bund gewährten Bürgschaft absieht (18). Den kleineren Gesellschaften ist die Kreditbeschaffung indes nicht in gleichem Masse möglich gewesen (19) und die Situation wird sich bei Nachlassen der Hochkonjunktur weiter verschärfen. Grössere Kredite, wie sie in der Luftfahrt ebenfalls erforderlich sind, werden ohne entsprechende Sicherungen nicht mehr gewährt. (20)

Der weitere Ausbau der deutschen Luftflotte wird noch erhebliche Mittel erfordern, die von den einzelnen Luftfahrtunternehmen, Privatleuten und Flugsportvereinen allein nicht aufgebracht werden können (21). Schon der Kauf eines kleineren Flugzeugs erfordert rund 100.000 DM, während für ein grösseres Passagierflugzeug etwa 5 bis 6 Millionen und bei Düsenmaschinen 20 bis 30 Millionen DM aufzuwenden sind, Summen, die sich im gerade beginnenden Zeitalter des Strahltriebwerks noch erheblich erhöhen werden. (22) (23)

(16) Zum Folgenden amtl. Begr. S. 19; Schmidt-Räntsch aaO.

(17) Rehm, NJW 1959 S. 709 N. 3; Wendt MDR 1963 S. 448; s.a. "Die Luftfahrzeugrolle" und die Bek. in NfL 1961 S. 19.

(18) Scholz, S. 10 f. (19) unten S. 22

(20) vgl. den Fall der in Konkurs gegangenen Continental Deutschen Luftreederei; dazu Kessel, DIE ZEIT Nr. 44/62 S. 27

(21) Scholz, S. 12; s-a. die Tabelle ebda. S. 41 f.

(22) Eine DC 6 kostet ca. 6.5 Mio., eine DC 8 ca. 30 Mio DM, für das projektierte Kurzstreckenflugzeug BAC 107 werden ca. 1.8, für das Langstreckenflugzeug VC 10 ca. 9 Mio US-\$ aufzuwenden sein. vgl. Scholz, S. 8f, 14.

(23) Egli, S. 2.

Bei den Luftfahrtgesellschaften ist das Kreditbedürfnis meist noch dadurch verstärkt, daß sie im Interesse der Modernisierung ihres Flugzeugparks und im Interesse der Konkurrenzfähigkeit gezwungen sind, gleichzeitig mehrere Flugzeuge anzuschaffen (24). Hierzu wird der Personalkredit meist nicht ausreichen; zudem ist ein Kredit zinsgünstiger zu erlangen, wenn dem Gläubiger eine dingliche Sicherheit und damit eine Vorzugsstellung vor anderen Gläubigern geboten werden kann (25). Als Sicherungsmittel stehen den Unternehmen aber regelmässig neben den Luftfahrzeugen, dem Zubehör und den dazugehörigen Wartungsgeräten und Wartungsanlagen keine ausreichenden Vermögenswerte zu Gebote (26). Es empfiehlt sich daher schon aus volkswirtschaftlichen Gründen, die Luftfahrzeuge als Sicherungsmittel auszunutzen. Sie stellen heute auch durchaus brauchbare Belastungsgegenstände dar, nachdem die früher vorgebrachten Bedenken zum größten Teil fortgefallen sind, zum anderen Teil durch entsprechende Ausgestaltung der Luftfahrzeughypothek (des Registerpfandrechts) oder der Darlehensbedingungen ausgeräumt worden sind oder ausgeräumt werden können (27). Denn der Wert der Luftfahrzeuge ist nach dem Kriege sehr erheblich angestiegen, die Lebensdauer hat sich auf durchschnittlich 10 bis 15 Jahre erhöht (28), und die Verwertbarkeit der Luftfahrzeuge hat sich ebenfalls erwiesen, nachdem sich ein beachtlicher Markt an Gebraucht-Flugzeugen entwickelt hat (29).

(24) Egli, S. 2; Scholz, S. 14 f

(25) amtl.Begr. S. 19; Scholz, S. 10 N. 2

(26) Scholz aaO.

(27) Wegen der früher gegen die Einführung der Luftfahrzeughypothek vorgebrachten(technischen) Bedenken sei auf die ältere Literatur verwiesen, zu der insbes.Scholz, S. 41 ff ausführlich Stellung nimmt. s.a.Hofstetter, S. 59 f; Reemts Beitr. S. 110 ff(115); Burkhard, S. 43; Schlegel, S. 75; Egli, S. 3; FAZ Nr. 77 vom 3.4.1959; Kopsch, S. 1 ff.

(28) Über die Nutzungsdauer moderner Verkehrsflugzeuge, die mit mindestens 10 Jahren anzusetzen ist: Scholz, S. 43; s.ebda.darüber, daß es sich bei den Angaben über die Nutzungsdauer meist nicht um technische, sondern um wirtschaftliche Gründe handelt (Konkurrenzfähigkeit !). Die Unfallquoten von Verkehrsmaschinen sind gemessen an der Zahl der Passagier-Kilometer gering; vgl. Scholz, S. 44. Erschreckend hoch ist aber die Zahl der (Total-) Verluste bei kleineren (Sport-u.Reise-)Flugzeugen. Aus den Angaben in "Die Luftfahrzeugrolle"sowie den häufigen Anfragen von Versicherern beim Registergericht ergibt sich, daß mit bis zu 50 Abstürzen und sonstigen Unfällen pro Jahr zu rechnen ist.

Auch auf internationaler Ebene stehen der Ausbreitung des Registerpfandrechts an sich keine Hindernisse entgegen. Der Weltluftverkehr gewinnt ständig an Bedeutung nicht nur auf dem gewerblichen Sektor der Personen-, Fracht- und Postbeförderung, sondern auch auf privatem Gebiet (30). Der internationale Handel, insbesondere aus den Ländern, auf die die Bundesrepublik mangels ausreichender eigener Produktion angewiesen ist (31), hat sich weitgehend auf die Luftfahrzeughypothek eingestellt und vermöchte daher auch mit dem Registerpfandrecht zu arbeiten. Nach dem Beitritt der Bundesrepublik zum Genfer Pfandrechtsabkommen wird das Registerpfandrecht in vielen Ländern anerkannt (32) und könnte dort jederzeit realisiert werden. (33)

Die Gründe für die zögernde Haltung der deutschen Wirtschaft gegenüber dem Registerpfandrecht sind nicht recht ersichtlich (34). Das Registerpfandrecht ist allerdings noch weitgehend unbekannt. Hier- von zeugen verschiedene an das Registergericht gerichtete Schreiben, aus denen sich ergibt, daß bei den Antragstellern und Interessenten hinsichtlich der Art und der Erfordernisse des Registerpfandrechts Unklarheiten bestehen. Viele Käufer bestellen daher aus Unkenntnis für ihre Restkaufpreisschuld kein Recht an dem erworbenen Luftfahrzeug, sondern nehmen die Nachteile des Kaufs unter Eigentumsvorbehalt auf sich. (35) Daß dieser noch eine erhebliche Rolle spielt, ergibt sich sowohl aus den Registerakten als auch aus einem Vergleich der in der Luftfahrzeugrolle eingetragenen Eigentümer (36). Die Lieferanten von Luftfahrzeugen und Fluggeräten bevorzugen bei Ratenzahlungsverträgen immer noch den Eigentumsvorbehalt. Typisch hierfür ist das Verfahren einer bekannten deut-

(29) vgl. Egli, S. 3 f; Scholz, S. 42. Zur Sicherheit der Lfze. als Pfandobjekt hat nicht zuletzt auch die Mithaft der (Kasko-)Versicherungsforderung beigetragen, die z.T. vertraglich vereinbart wird, teilweise aber wie im LuftfzRG gesetzlich vorgeschrieben ist.

(30) Scholz, S. 5; Röhm, S. 31 ff (31) s.u.S. 9

(32) Amtl.Begr.S. 20: unten S. 9

(33) Schmidt-Räntsch aaO.

(34) Wegen der Einzelheiten unten S. 22 f.

(35) Bis zum Erlaß der LuftfzVO mußte auch der Name des Eigentümers, evtl. also des Vorbehaltseigentümers auf dem Flugzeug vermerkt werden.

(36) Scholz, S. 10 f

schen Teilzahlungsfinanzierungsbank, die in der Luftfahrzeugrolle ständig als Eigentümerin von Luftfahrzeugen erscheint, obwohl als sicher anzunehmen ist, daß sie nicht selbst Halter ist. Diese Vorliebe für den Eigentumsvorbehalt ist wohl damit zu motivieren, daß die Beleihungsbanken meist auf die Finanzierung von Ankäufen beweglicher Sachen (Maschinen und Verbrauchsgüter aller Art) eingerichtet sind (37) und die Umstellung auf das Registerpfandrecht aus organisatorischen und finanziellen Gründen scheuen. Die Nachteile des Eigentumsvorbehalts im internationalen Verkehr dürften deshalb keine wesentliche Rolle spielen, weil die verpfändeten Luftfahrzeuge, soweit sich aus der Luftfahrzeugrolle auf das Vorhandensein eines Eigentumsvorbehalts schliessen läßt, wegen ihrer geringen Größe und Reichweite zumeist nur für den innerdeutschen Verkehr bestimmt sind (38).

Auch die verhältnismässig hohen Gerichts- und Notariatskosten werden offenbar gescheut. Die Gebühren werden nämlich nach dem meist erheblichen Geschäftswert berechnet (39).

Ernsthafte Hinderungsgründe sind dies aber nicht, so daß zur Zeit ein Bedürfnis für das Registerpfandrecht kaum angenommen werden kann und dieses Rechtsinstitut - wie es in einigen Ländern bereits früher war - als Einrichtung für erwartete zukünftige Bedürfnisse bezeichnet werden muß (40).

-
- (37) Nur eine deutsche Großbank scheint eine spezielle Abteilung für die Verpfändung von Luftfahrzeugen eingerichtet zu haben.
- (38) In welchem Maße ausl. Kreditgeber oder Lieferanten gegenüber deutschen Käufern vom Eigentumsvorbehalt Gebrauch machen, kann selbstverständlich nicht der Luftfahrzeugrolle entnommen werden. Beim Ankauf ausl. Flugzeuge durch deutsche Käufer scheinen (zumindest bei kleineren Maschinen) auch deutsche Lieferfirmen eingeschaltet zu werden, so daß diese ggf. als Vorbehaltseigentümer eingetragen werden können. Bei dem Konkurs der CDL z.B. wurde offenbar, daß mehrere Flugzeuge, die unter der Flagge der CDL betrieben wurden, in Wahrheit im Eigentum ausl. Geldgeber standen; vgl. Kessel, DIE ZEIT Nr. 3/63 S. 19. Die Eintragung dieser Luftfahrzeuge in die Luftfahrzeugrolle kam jedoch nicht in Betracht.
- (39) § 102 LuftfzRG. Abs. 5 dieser Bestimmung sollte diese Befürchtungen zunächst ausräumen, da hiernach für die Zeit von 10 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes nur die Hälfte der Gebühren berechnet wird.
- (40) s.a. die Glosse in NJW 1959 S. 567.

II. Geschichtliche Entwicklung des Registerpfandrechts. (41)

1. Die internationale Bedeutung der Luftfahrzeughypothek.

Die Bundesrepublik führte die Luftfahrzeughypothek erst im Jahre 1959 ein. Zwar wurde bereits vor dem zweiten Weltkrieg und erneut nach der Genfer Konferenz von 1948 (42) gefordert, ein besitzloses Pfandrecht an Luftfahrzeugen zu schaffen, überwiegend aber wurde das Bedürfnis hierfür abgelehnt (43).

Demgegenüber kannten andere Länder die Luftfahrzeughypothek schon verhältnismässig früh (44), wobei sie indessen nirgends grössere praktische Bedeutung hat erlangen können und die entsprechenden Gesetze nur den einen Zweck hatten, für die zukünftige Entwicklung bereit zu sein (45). Das erste Land mit einem wirklichen Bedürfnis für ein besitzloses Pfandrecht an Luftfahrzeugen waren die USA, die auf der Grundlage des Civil Aeronautics Act (46) und verschiedener Bundesstaatengesetze ein verzweigtes System dieses Kreditbeschaffungs- und Sicherungsmittels entwickelten (47).

2. Entwicklung der internationalen Abkommensentwürfe.

Hauptgrund für die mangelnde Durchschlagskraft der Luftfahrzeughypothek war der Umstand, daß sie international nicht anerkannt wurde. Der internationalen Anerkennung wiederum stand die große Verschiedenheit der einzelnen Ländergesetzgebungen entgegen. Diese internationale Anerkennung und zugleich möglichst Rechtseinheit auf dem Gebiet der Luftfahrzeugverpfändung zu schaffen, war das Ziel einer Reihe von Konferenzen und Konventionsentwürfen. Bereits

(41) Die ältere Literatur hat sich der Geschichte der Luftfahrzeughypothek eingehend angenommen. Es sei daher auf diese verwiesen, insbes. auf Riese, LuftR. S. 278 ff; Guldemann, Beitr. S. 62 f; Rehm, NJW 1959 S. 709 ff; Reemts, Beitr. S. 110 ff; Burkhard, S. 12 ff; Hofstetter, S. 59 ff; Schlegel, S. 60 ff; Kopsch, S. 5 ff.

(42) Reemts, Beitr. S. 110 ff; Scholz, S. 16, 23

(43) so Riese, ArchLR 1 S. 191; Schlegel, S. 77; Milch, S. 9 ff; Oftinger, S. 148 f

(44) Italien, Gesetz v. 20.8.1923; Frankreich, Gesetz v. 31.5.24; Finnland, Gesetz v. 15.6.28 vgl. hierzu in dieser Reihenfolge Burkhard Anh. III; Anh. II; Hofstetter, Anh. 2; Burkhard, Anh. IV; wegen weiterer früher Gesetzgebungen vgl. amtl. Begr. S. 20.

(45) Hofstetter, S. 97; wegen der Gründe vgl. Hofstetter ebda.; s.a. die Gerichtsurteile abgedr. bei Hofstetter im Anhang.

(46) Bayitch, UMLR S. 153; Hofstetter, Anh. 4

(47) s.u.S. 269

im Jahre 1909 konstituierte sich das Comité juridique international de l'aviation (CJIA), welches versuchte, in dem "Code de l'Air" die verschiedenen nationalen Luftrechtsgesetzgebungen so weit als möglich zu vereinheitlichen (48). In den Artikeln 50 ff des von dem CJIA ausgearbeiteten Entwurfs war die Hypothek an Luftfahrzeugen geregelt. Der Entwurf erlangte keine praktische Bedeutung.

Realistischer waren die Ziele des "Comité international d'experts juridiques aériens" (Citeja), einer von den interessierten ^{technique} Regierungen beschickten Experten-Kommission (50). Das Endziel dieses Komites war zwar auch die Entwicklung eines umfassenden "Code de l'Air", vorwiegend sollte es sich jedoch mit der Regelung aktueller Probleme befassen, zu denen die Überprüfung der Entwürfe des CJIA hinsichtlich des Eigentums und der Pfandrechte an Luftfahrzeugen gerechnet wurde. Die Arbeit des Citeja beschränkte sich indes auf die Festlegung von Kollisionsnormen (51). Bis 1930 wurden zwei Entwürfe entwickelt, aus denen sich zunächst allerdings keine Konsequenzen ergaben (52). Die hiernach vorgeschlagenen Abkommen sollten lediglich für den internationalen Verkehr dienen, während es hinsichtlich des innerstaatlichen Luftverkehrs bei Anwendung der jeweiligen nationalen Rechte bleiben sollte (53). Nach dem das Eigentum betreffenden Entwurf I sollten die Staaten zur Einrichtung eines privatrechtlichen Registers verpflichtet werden. Entwurf II bestimmte die Wirkungen der nach den einzelnen Landesrechten zu begründenden Hypotheken an Luftfahrzeugen, die als besitzlose, rein akzessorische Sicherungsrechte vorgesehen waren. (54) Das geplante Abkommen sollte die internationale Anerkennung derartiger Rechte sichern, verpflichtete die Vertragsstaaten indes nicht, eine Luftfahrzeughypothek in die eigene Gesetzgebung einzuführen (55).

(48) Riese, ArchLR 11 S. 13 ff (14) - (49) abgedr. Burkhard Anh.V

(50) zur Vorgeschichte und Zusammensetzung des Citeja Riese aaO. S. 16; Schlegel, S. 60

(51) Schlegel aaO.; zur Arbeitsweise des Citeja Riese, ArchLR 11 S. 13 ff (34 ff)

(52) vgl. Rehm, NJW 1959 S. 709; Meyer, LuftR. II S. 327 ff, 332 Riese aaO. S. 31

(53) Riese aaO.

(54) Art. 1 des Entwurfs; vgl. Burkhard, S. 99

(55) Burkhard, S. 12 f; zur Kritik der Entw. Schlegel, S. 62 ff

Die 1941 zusammengefaßten Entwürfe (56) wurden nach dem Kriege von der ICAO (57) wieder aufgenommen und von dieser nach überstürzter Vorarbeit ohne hinreichende rechtsvergleichende Studien als Abkommensentwurf mit denselben Zielsetzungen wie die Entwürfe des Citeja vorgelegt (58). Am 19. Juni 1948 wurde das Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen zur Zeichnung aufgelegt und von 27 Staaten gezeichnet (59). Das Genfer Pfandrechtsabkommen ist allerdings nur in 20 Staaten in Kraft, nämlich in Argentinien, Brasilien, Bundesrepublik Deutschland, Chile, Ecuador, El Salvador, Laos, Mexiko, den Niederlanden, Norwegen, Pakistan, Schweden, USA, Kuba, Mali, Dänemark sowie Haiti, Italien, Mauretanien und in der Schweiz (60), wobei einige Staaten die Ratifikation jedoch nur unter Vorbehalt vornahmen (61). In der Folgezeit wurden in verschiedenen Ländern Gesetze erlassen, welche die Luftfahrzeughypothek entsprechend den im Genfer Pfandrechtsabkommen gestellten Anforderungen einführten (62).

3. Entwicklung des Gesetzes vom 26. Februar 1959.

In Deutschland war nach 1945 jegliche Flugbetätigung durch die Besatzungsmächte verboten (63). Mit dem Inkrafttreten der Pariser Verträge am 5. Mai 1955 (64) erlangte die Bundesrepublik jedoch wieder die Lufthoheit über dem Bundesgebiet und die volle Verantwortung für die zivile Luftfahrt (65).

(56) Guldemann, Beitr. S. 62

(57) International Civil Aviation Organisation

(58) Guldemann aaO.; Riese, LuftR. S. 51 ff über die Einzelheiten. Zur Kritik des Abkommens Guldemann, Beitr. S. 65 ff; Riese, LuftR. S. 51 ff; s.a. Baytich UMLR S. 424 ff (431 ff); unbeschädlich wohl Knauth, Beitr. S. 73 ff. s. ferner Scholz, S. 55 f.

(59) aml.Begr. S. 20

(60) vgl. Bekanntmachung vom 22.4.60, BGBl. II S. 1506 und in BGBl. 1961 II S. 1604; ZLR 1963 S. 252; s.dort auch wegen der Daten des Inkrafttretens.

(61) so Mexiko und mit Protesten gegen den mexikanischen Vorbehalt die USA, die Niederlande und Schweden.

(62) z.T. wurde die Entwicklung von den Luftfahrtgesellschaften betrieben, vgl. Guldemann, ZLR 1961 S. 115; unten S. 264 ff.

(63) s.o.S. 3

(64) BGBl. 1954 II S. 57; 1955 II S. 213, 630; s.a.Darsow, ZLR 1964 S. 168 ff.

(65) Nibler DöV 1956 S. 709 ff; Scholz, S. 6

Am 6. August 1954 wurde die Deutsche Lufthansa wieder gegründet, die sich - unterstützt durch Bundesbürgschaften (66) - vornehmlich nordamerikanische und britische Flugzeuge beschaffte (67). Der deutsche Flugzeugpark wurde ferner durch andere, meist kleinere Flugunternehmen (68) und schließlich durch eine ständig wachsende Anzahl privater und firmeneigener Flugzeuge vergrößert, so daß bis Ende 1958 etwa 700 beleihungsfähige Flugzeuge in der Luftfahrzeugrolle eingetragen waren. (69) Bei der Beschaffung dieser oft hochwertigen Luftfahrzeuge waren die deutschen Käufer, insbesondere also die Deutsche Lufthansa, vornehmlich auf den ausländischen Markt (70) und zu dem auf Kreditkäufe angewiesen. Es ergab sich daher die Notwendigkeit, das Sicherheitsbedürfnis der ausländischen Fabrikanten und Kreditgeber zu befriedigen. Es erschien daher angezeigt, dem Genfer Pfandrechtsabkommen beizutreten und die Luftfahrzeughypothek einzuführen (70a). Im Februar 1959 wurde der Beitritt zum Genfer Pfandrechtsabkommen vollzogen (71), worauf das Abkommen gemäß Art. XXI Abs. 3 neunzig Tage nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunde bei der ICAO, also am 5. Oktober 1959 im Verhältnis zur Bundesrepublik in Kraft getreten ist (72).

Das gleichfalls im Februar 1959 verkündete LuftfzRG entsprang zunächst einem nur 44 Paragraphen enthaltenden Entwurf des Bundesjustizministeriums vom 16. Januar 1956 (73), der weitgehend auf

-
- (66) FAZ Nr. 77 vom 3. April 1959
 - (67) Zur Wünschbarkeit einer bundesdeutschen Luftfahrt s. Scholz, S. 6 ff; zu Geschichte der DLH und zu ihrer Kapitalgrundlage ebda.S. 9 N. 2 f; s.a. Streit in DIE ZEIT 44/62.
 - (68) So die zwischenzeitlich in Konkurs gegangene CDL, s.o.N.20. Aus der Schrift "Die Luftfahrzeugrolle" ergibt sich, daß Ende 1960 rund 30 Unternehmen mit 2 oder mehr Flugzeugen bestanden.
 - (69) Rehm, NJW 1959 S. 709 N. 3
 - (70) neben den genannten noch Frankreich, Schweden, Italien, Tschechoslowakei.
 - (70a) Rehm aaO.; amtl.Begr. S. 19 ff.
 - (71) Bundesgesetz zum Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Abkommen vom 19. Juni 1948 über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen, BGBI. II S. 129.
 - (72) Das Inkrafttreten am 5.10. 1959 wurde gem.Art. 3 Abs.2 des Gesetzes im BGBI. bekanntgegeben : Bek.v. 22.4.1960; BGBI. II S. 1506. Die Ratifikationsurkunde ist am 7.7.1959 bei dem Generalsekretär der ICAO in Montreal hinterlegt worden.
 - (73) ZLR 1956 S. 233 ff; Begründung ebda. S. 243 ff.

das Schiffsrechtsgesetz (74) verwies. Diesem Entwurf war ein vorläufiger, nicht die amtliche Auffassung des BJM wiedergebender Referentenentwurf vorangegangen (75). Die Lufthansa und das Institut für Luftrecht in Köln namen zu dem Entwurf von 1956 Stellung (76). Dies wurde in einem neuen Entwurf berücksichtigt, worauf am 28. Februar 1959 das LuftfzRG im Bundesgesetzblatt verkündet wurde und gemäß § 115 am 1. April 1959 in Kraft trat (77) (78). Aufgrund des § 96 Abs. 1 LuftfzRG wurde am 31. März 1959 die Allgemeine Verfügung über die Einrichtung und Führung des Registers für Pfandrechte an Luftfahrzeugen erlassen (79). Im April 1959 wurde das Register für Pfandrechte an Luftfahrzeugen (80) beim Amtsgericht in Braunschweig eingerichtet (81)(81a).

§ 2 Überblick über das Gesetz vom 26. Februar 1959 (LuftfzRG).

I. Gliederung des Gesetzes.

Mit dem Beitritt der Bundesrepublik zum Genfer Pfandrechtsabkommen verpflichtet sich diese zur Anerkennung der hierin geschützten dinglichen Rechte an Luftfahrzeugen von Vertragsstaaten. Dieser Verpflichtung sollen die im zweiten Teil des LuftfzRG aufgenommenen Bestimmungen über ausländische Luftfahrzeuge genügen. Durch das LuftfzRG wird gleichzeitig die Voraussetzung dafür geschaffen, daß dingliche Rechte an deutschen Luftfahrzeugen, insbesondere

(74) vom 15. 11. 1940, RGBl. I S. 1499; im Folgenden SchRC

(75) ZLR 1955 S. 298; s.a. die Glosse in NJW 1959 S. 567

(76) ZLR 1956 S. 275 ff und 309 ff.

(77) vom 9. 6. 1958, Bundestagsdrucksache Nr. 423 (Entwurf und amtliche Begründung)

(78) Zur Entstehung des LuftfzRG noch Sitzungsbericht des Deutschen Bundestags vom 12.6.1958, Bericht d. Rechtsausschusses (Abg.Benda) über den Regierungsentwurf v. 12.12.1958 (BTD Nr. 754) und Sitzungsbericht des Deutschen Bundestags vom 28.1.1959; über die Erwägungen zur Einführung des Registerpfandrechts in der heutigen Form s.a. Scholz, S. 6 ff (26 ff); aml. Begr. S. 19 ff; Bodenschatz, Vers. Wirtsch. 1959 S. 269 ff. Das Gesetz gilt gem. Gesetz vom 20.3.1959 auch in Berlin, GVBl. (Berlin) S. 455; vgl. § 114 LuftfzRG.

(79) BAnz. Nr. 61 S. 1

(80) Pfandrechtsregister; dazu unten §. 224 ff

(81) Wegen der dort eingetragenen Registerpfandrechte s.u.S. 22 f.

(81a) Wegen §§ 78 ff LuftfzRG sind in der LuftVZO die Vorschriften über die Luftfahrzeugrolle (§§ 14 ff) neugefaßt worden.

also das Registerpfandrecht im Ausland anerkannt werden. Das Genfer Pfandrechtsabkommen setzt nämlich voraus, daß ein dingliches Recht an einem Luftfahrzeug nach der Rechtsordnung des Staates wirksam begründet ist, dessen Staatsangehörigkeit (83) das Luftfahrzeug zur Zeit der Begründung des Rechts hatte. Das Abkommen setzt weiter voraus, daß das Recht in einem öffentlichen Register eingetragen ist. Die entsprechenden Vorschriften sind im ersten Teil des LuftfzRG (84) enthalten. Der dritte Teil des Gesetzes enthält Übergangs- und Schlußbestimmungen (85).

II. Gegenstand des Gesetzes.

Im Gegensatz zum SchRG behandelt das LuftfzRG nur das Registerpfandrecht. Über andere dingliche Rechte am Luftfahrzeug sind Bestimmungen grundsätzlich nicht vorhanden, insbesondere nicht über Erwerb und Verlust des Eigentums an einem Luftfahrzeug (86). Dementsprechend ist im LuftfzRG festgelegt, daß ein in der Luftfahrzeugrolle eingetragenes Luftfahrzeug nicht in anderer Weise mit einem Recht belastet werden kann, als in dem Gesetz vorgesehen (87). Bei der Ausgestaltung dieses Pfandrechts war der Gesetzgeber grundsätzlich nicht an materielle Bestimmungen gebunden; er brauchte lediglich die formellen Vorschriften des Genfer Abkommens einzuhalten, da dieses das materielle Recht nicht international hat vereinheitlichen wollen (88). Der deutsche Gesetzgeber hat sich nicht ausländische Gesetzgebungen zum Vorbild genommen, sondern hat sich - wie andere Luftfahrtnationen auch (89) - an die Regelung der Schiffshypothek gehalten. Hierbei sind die Bestimmungen des SchRG teilweise wörtlich übernommen worden, um nicht durch Verweisungen auf das SchRG das Verständnis des LuftfzRG zu erschweren (90). Es ist demnach ein besitzloses, mit der Forderung eng verknüpft

- (83) Hierüber insbes. Honig, S. 58 ff; Schlegel, S. 40 ff; LuftR-Komm. Bd. I S. 30 ff; s.a. Art. 17 Chicagoer Abkommen. Der nicht ganz zutreffende Ausdruck "Staatsangehörigkeit" sei hier der Kürze halber übernommen.
- (84) §§ 1 bis 102 (85) §§ 107 bis 115; s.a. unten III.
- (86) Noch der Referentenentw. enthielt Bestimmungen auch über den Eigentumserwerb; vgl. dessen § 1 Abs. 1; ZLR 1955 S. 298 ff
- (87) § 9 LuftfzRG
- (88) Amtl. Begr. S. 20; Reemts, Beitr. S. 111 f; Meyer, LuftR. II S. 333; oben S. 8 f.
- (89) s.u. S. 264 ff
- (90) Amtl. Begr. aaO.; Scholz, S. 28 ff (32 ff); s.a. Inst. f. LuftR. in ZLR 1956 S. 309 ff (zu § 4).

Pfandrecht am Luftfahrzeug geschaffen worden, das zu seiner Entstehung der Eintragung in einem besonders eingerichteten Register, dem Register für Pfandrechte an Luftfahrzeugen, bedarf.

Der Gesetzgeber hat davon abgesehen, das Registerpfandrecht mit ähnlichen Spielarten zu versehen, wie ^{sie} im Grundstücksrecht bekannt sind. So gibt es nach dem LuftfzRG keine Briefhypothek (91). Dadurch ist - wohl in der Erwartung, daß die Zahl der Registerpfandrechte nie so groß sein wird, wie diejenige der Schiffs- oder gar der Grundstückshypotheken - ein einheitliches, überblickbares und sich in das vorhandene Recht einfügendes Rechtsinstitut geschaffen worden. Wie bei der Schiffshypothek ist man davon ausgegangen, daß Kredite auf das noch verhältnismässig gefährdete und kurzlebige Luftfahrzeug regelmässig nur aufgrund persönlicher Beziehungen zwischen Gläubiger und Schuldner, also nur wegen der persönlichen Vertrauenswürdigkeit des Schuldners oder Luftfahrzeugeigners gewährt werden. Das Registerpfandrecht ist daher nur als Verstärkung des Personalkredits aufgefaßt und solche gestaltet (92).

Es ist auch darauf Rücksicht genommen worden, daß der Luftfahrzeugkredit nur ein kurz- bis mittelfristiges Geschäft ist (93). Dem entspricht es, daß der Gesetzgeber eine stärkere Immobilisierung des Luftfahrzeugs zu vermeiden gesucht hat (94). Da das Luftfahrzeug grundsätzlich dem Fahrnisrecht unterstellt ist (95), äussert sich die Immobilisierung nur in der Schaffung des Registerpfandrechts, ausserdem aber auch in der Zwangsvollstreckung. Luftfahrzeuge nämlich, die in der Luftfahrzeugrolle eingetragen sind, werden den Grundsätzen über die Immobiliervollstreckung unterworfen (96).

(91) amtl.Begr.S. 19ff; FAZ Nr. 77 vom 3.4.1959

(92) amtl.Begr.aaO; s.a.Abraham, Schiffshyp., S. 35 ff

(93) FAZ aaO.; Scholz, S. 41 ff (94) amtl.Begr.S. 20

(95) § 98 LuftfzRG; s.a.Bölling, ZLR 1959 S. 216; Staudinger-Spreng 9; Palandt-Hoche 8 je vor § 1204

(96) § 99 LuftfzRG; s.a.§ 109; zu beachten ist der Ausschluß des § 936 BGB durch § 98 Abs. 1 LuftfzRG.

Wegen der Kompliziertheit des Luftfahrzeugs als einer aus vielen einzelnen Sachen zusammengesetzten einheitlichen Sache hatte das LuftfzRG über Bestandteile und Zubehör besondere Bestimmungen zu treffen. Der Gesetzgeber machte - auch aus diesem Grunde - Gebrauch von der Vorschrift des Genfer Abkommens, wonach Pfandrechte auf Ersatzteillager erweitert werden können (97). Das LuftfzRG sieht die Erweiterung des Registerpfandrechts auf Ersatzteile vor, die an einer örtlich bestimmten und bezeichneten Stelle (Ersatzteillager) jeweils lagern (98). Es nimmt ferner Rücksicht auf Art. IV des Abkommens, wonach gewisse dingliche Vorzugsrechte (99) von den Vertragsstaaten anerkannt werden müssen.

Ein besonderer Abschnitt des LuftfzRG (100) ist dem Pfandrechtsregister und dem Verfahren gewidmet, wobei dieses zu einem beträchtlichen Teil durch Verweisung auf die Schiffsregisterordnung geregelt ist (101).

III. Nebenbestimmungen.

Das LuftfzRG enthält Sonderregeln für Luftfahrzeuge, die in der Luftfahrzeugrolle eingetragen sowie für solche, die nach Löschung in dieser noch im Pfandrechtsregister eingetragen sind. Diese Regelung ist aber nicht abschliessend, vielmehr dient sie lediglich der Ergänzung und teilweise der Ersetzung der allgemeinen Bestimmungen über bewegliche Sachen. Neben dem LuftfzRG gelten daher insbesondere die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs, der Konkurs- und der Vergleichsordnung (§ 98 LuftfzRG), der Zivilprozeßordnung (§§ 99 f, 108 LuftfzRG), des Gerichtskostengesetzes und der Kostenordnung (§§ 101 f, 110 LuftfzRG) mit bestimmten noch im Einzelnen zu behandelnden Änderungen unmittelbar oder in entsprechender Anwendung (102).

- (97) Art. X GAbk. (98) vgl. §§ 31, 68-74 LuftfzRG
(99) Privilegien, vergleichbar den Schiffsgläubigerrechten.
(100) §§ 78 - 97
(101) vom 26.5.1951, BGBI. I S. 359; im Folgenden SchRO.
(102) dazu aml. Begr. S. 32 ff.

Durch das LuftfzRG sind besondere Vorschriften für in der Luftfahrzeugrolle eingetragene Luftfahrzeuge in das Gesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung (§ 108 LuftfzRG), das Gesetz über die Kosten der Gerichtsvollzieher (§ 111 LuftfzRG), das Bundesleistungsgesetz (§ 113 LuftfzRG) und in das Rechtspflegergesetz (§ 112 LuftfzRG) aufgenommen worden (103).

Entsprechend § 91 der SchRO (104) ermächtigt § 96 Abs. 1 LuftfzRG den Bundesminister der Justiz zum Erlaß allgemeiner Verwaltungsvorschriften über die Einrichtung und die Führung des Registers für Pfandrechte an Luftfahrzeugen. Hierauf gründet sich die Allgemeine Verfügung vom 31. März 1959 (105), die weitgehend der Schiffsregisterverfügung entspricht (106).

In § 96 Abs. 2 LuftfzRG wird die Landesjustizverwaltung des Landes Niedersachsen dazu ermächtigt, die Zuständigkeit der Registerbeamten zu regeln. Hierauf ist die Verfügung des niedersächsischen Ministers der Justiz vom 1. April 1959 ergangen (107). Ergänzend hat das Amtsgericht in Braunschweig (108) eine Hausverfügung erlassen (110), welche die Führung einer besonderen Widerspruchsliste betrifft.

Von der Ermächtigung des Bundesministers der Justiz (§ 97 LuftfzRG), das Verfahren hinsichtlich zerstörter oder abhandengekommener Registerblätter und Urkunden zu regeln, wurde bisher kein Gebrauch gemacht. (111) (112)

-
- (103) dazu amtl.Begr. S. 38 f
(104) die SchRO ist ebenfalls z.T. sinngemäß anzuwenden : §§ 86, 95 LuftfzRG
(105) BAnz. Nr. 61 S. 1 (106) v.29.5.1951, BAnz.Nr. 109
(107) Nds.Rpflg. 1959 S. 75
(108) s.a. § 16 der Allg.Vfg. vom 31.3.1959
(109) vgl. § 78 LuftfzRG
(110) Anordnung vom 12.6.1959 - E 382 -
(111) vgl. § 92 SchRO
(112) Zum Vorstehenden auch amtl.Begr. S. 32.

IV. Das Wesen des Registerpfandrechts.

1. Registerpfandrecht und Schiffshypothek.

Nach den §§ 1 bis 102 LuftfzRG ist das Registerpfandrecht an Luftfahrzeugen ähnlich wie die Schiffshypothek als Sicherungshypothek ausgestaltet (113), die im wesentlichen der Sicherungshypothek des Grundstücksrechts nach dem BGB entspricht. (114) Es handelt sich also um ein besitzloses Pfandrecht (114a), das der Eintragung in ein Register, dem Pfandrechtsregister, bedarf und das sich streng nach der ihm zugrundeliegenden Forderung bestimmt (§ 4 LuftfzRG). Das Registerpfandrecht muß stets eine bestimmte Geldsumme sichern und berechtigt den Gläubiger, Befriedigung aus dem Luftfahrzeug zu suchen. Es kann sich auch um ein Höchstbetragsregisterpfandrecht handeln (§ 3 LuftfzRG) (115). Die Rechte des Gläubigers, insbesondere das Befriedigungsrecht (§ 43 LuftfzRG) und der Anspruch auf Beseitigung von Gefährdungen bei Gefahr der Verschlechterung (§§ 39 f LuftfzRG), und die Rechte des Eigentümers (Geltendmachung der dem Schuldner gegen den Gläubiger zustehenden Einreden, § 41 LuftfzRG) entsprechen den Rechten von Gläubiger und Eigentümer bei der Schiffs- und Grundstockshypothek (§§ 32 ff SchRG, §§ 1127 bis 1144 BGB).

Diese Regelung kommt den Bedürfnissen der Luftfahrt entgegen. Es besteht bei den hier in Betracht kommenden kurz- und mittelfristigen Krediten nicht das Bedürfnis dafür, Forderung und Sicherungsrecht verkehrsfähig zu machen. Sie hat für die Verwertung von Luftfahrzeugen als Pfandobjekten keine Nachteile gegenüber der Verkehrshypothek des BGB und hat ausserdem den Vorzug gesetzestechnischer Einfachheit. (116)(117)

(113) Staudinger-Spreng Vorbem.9; Palandt-Hoche Vorbem.8; Soergel-Augustin Einl.11; Erman-Ronke Anh.; Rosenthal-Bohnenberg RdN. 3832 je zu § 1204.

(114) §§ 1184 ff BGB

(114a) Baur, S. 106, 499 behandelt das Registerpfandrecht als Vertragspfandrecht mit abgeschwächter Publizität, weil als Publizitätsmittel nicht der Besitz, sondern(nur) die Eintragung im Pfandrechtsregister dient.

(115) s.u.S. 169 ff.

(116) Das Registerpfandrecht ist im Entwurf des BJM, ZLR 1956 S.233 ff noch als Luftfahrzeughypothek bezeichnet. Möglicherweise sollen mit der heutigen Bezeichnung die Unterschiede zur Grundstückshypothek betont werden.

Mit dem Registerpfandrecht können nur solche Luftfahrzeuge und Bruchteilsanteile an Luftfahrzeugen belastet werden, die in der Luftfahrzeugrolle eingetragen sind. Dies setzt wiederum voraus, daß die Halter die deutsche Staatsangehörigkeit haben (§ 3 LVG) (118).

2. Das Registerpfandrecht als einziges Pfandrecht an Luftfahrzeugen.

Nach § 9 LuftfzRG können deutsche in der Luftfahrzeugrolle eingetragene Luftfahrzeuge nur noch mit einem Registerpfandrecht belastet werden. Die Belastung mit einem Besitzpfandrecht nach §§ 1204 ff BGB oder einem Nießbrauch ist also ausgeschlossen (119)(120), wie überhaupt die Belastung mit einem beschränkten dinglichen Recht ausserhalb des LuftfzRG unzulässig ist. Entgegen dieser Vorschrift bestellte Pfandrechte am Luftfahrzeug wären nichtig (§ 134 BGB).

Das Besitzpfandrecht erschien als Kreditsicherungsmittel ungeeignet (121), ausserdem sollten Schwierigkeiten vermieden werden, die sich aus dem Zusammentreffen des Registerpfandrechts mit anderen Pfandrechten ergeben könnten. Für den Nießbrauch hat der Gesetzgeber das Bedürfnis verneint, da das Schuldrecht hinreichende Möglichkeiten biete (122). § 9 LuftfzRG schließt ferner ausdrücklich das Unternehmerpfandrecht nach § 647 BGB aus (124). Nach deutschem Recht unwirksam sind auch Pfandrechte, die an deutschen Luftfahrzeugen nach ausländischem Recht begründet werden (123). Die Beschränkung des § 9 LuftfzRG gilt auch für Luftfahrzeuge, die

(117) Zum Registerpfandrecht im allgemeinen vgl. den Überblick bei Staudinger-Spreng aaO.; Palandt-Hoche aaO. Abraham, Seer. S. 55f; Rehm, NJW 1959 S. 709; Bölling, ZLR 1959 S. 215; Schmidt-Räntsch, Betr. 1959 S. 563; Wendt, MDR 1963 S. 448.

(118) Im Einzelnen unten S. 224 ff

(119) Amtl.Begr. S. 24; s.a.Schmidt-Räntsch aaO.

(120) Im Gegensatz hierzu ist an Schiffen in begrenztem Umfang die Bestellung eines Nießbrauchsrechts zulässig; § 9 SchRG; dazu Abraham, Schiffshyp. S. 256 f

(121) s.o.S. 1 (122) Amtl.Begr.S. 24; s.a.oben S. 1 ff

(123) Amtl.Begr.aaO.; Palandt-Hoche Einf.8; Eymann-Honke Anh.6 je zu § 1204 BGB.

(124) § 5 Abs.2 des Entw. des BJM (ZLR 1956 S.233 ff) schloß zwar ebenfalls den § 647 BGB aus, sah aber entsprechend § 648 BGB vor, daß die Bestellung einer Flugzeughypothek verlangen könne, wer aufgrund eines Werkvertrags über den Bau oder die Veränderung eines Luftfahrzeugs Forderungen gegen den (späteren) Eigentümer des Luftfahrzeugs hat. Vgl. die Begr.zu diesem Entw., ZLR 1956 S. 243 ff. Der Wegfall dieser Möglichkeit

in der Luftfahrzeugrolle gelöscht, in dem Pfandrechtsregister aber noch eingetragen sind (Abs. 2). Dagegen sind die Sicherungs-
übereignung und der Eigentumsvorbehalt auch für diese Luftfahrzeu-
ge zulässig (125); gerade für den ausländischen Kreditgeber aber
bieten diese Rechtsinstitute Schwierigkeiten, und sie haben daher
nur begrenzte Bedeutung (126).

(noch 124) im LuftfzRG wird damit motiviert, daß nach dem GAbk.
der Rang eines solchen Rechts nicht anerkannt werden könne und
daß für eine derartige Möglichkeit kein Bedürfnis bestehe. Beide
Argumente erscheinen jedoch nicht stichhaltig. In der amtl.
Begr. (S. 24) wird übersehen, daß es sich bei dem Recht aus §
648 BGB nicht schon um eine dingliche Belastung des Luftfahr-
zeugs gehandelt haben würde, sondern lediglich um eine Befug-
nis, die rechtsgeschäftliche Bestellung eines Registerpfand-
rechts zu verlangen. Es ist ferner anzunehmen, daß gerade bei
der erwarteten Zunahme der Zahl von kleineren Flugzeugen und
damit der von kleineren Reparaturunternehmen sowie bei der
meistens gegebenen Eilbedürftigkeit von Ausbesserungsarbeiten
die jeweiligen Werkunternehmer rechtzeitig von den Luftfahr-
zeugeignern vertraglich die Bestellung eines Registerpfand-
rechts für ihre Forderungen ausbedingen werden. Durch eine ge-
setzliche Befugnis wären diese Unternehmer besser geschützt;
s. aber Baur, S. 355.
Bestanden derartige oder auch andere Pfandrechte am Luftfahr-
zeug vor Inkrafttreten des LuftfzRG oder vor Eintragung in
die Luftfahrzeugrolle, so kann der Gläubiger bei Eintragung
des Luftfahrzeugs in das Pfandrechtsregister
die Einräumung eines Registerpfandrechts verlangen. Zumin-
dest ältere Pfandrechte von Werkunternehmern sowie Pfandrechte
von Luftfahrzeugwerften an neu gebauten Luftfahrzeugen sind
demnach geschützt. Vgl. § 107 LuftfzRG; amtl. Begr. S. 38
Das LuftfzRG schließt in § 9 aus, daß Luftfahrzeuge in an-
derer Weise als nach diesem Gesetz vorgesehen belastet, d.h.
rechtsgeschäftlich belastet werden (Wendt, MDR 1963 S. 450 mit
vielen Nachw.). Von den gesetzlichen Pfandrechten ist dagegen
nur § 647 BGB ausgeschlossen worden, der allerdings als der
wichtigste Fall erscheint. Andere gesetzliche Pfandrechte, ins-
besondere diejenigen, die anlässlich eines Transports von (zu-
sammengelegten) Flugzeugen entstehen können, sind jedoch durch-
aus denkbar; Wendt aaO. Sie würden den Rang vor später eingetra-
genen Registerpfandrechten erhalten. Dem steht jedoch Art. 1
Abs. 2 S. 2 GAbk. entgegen, wonach die Vertragsstaaten den Vor-
rang anderer als der in Abs. 1 aufgeführten Rechte nicht aner-
kennen dürfen. Entgegen der Annahme Wendts ist die Bundesre-
publik bereits an diese Vorschrift gebunden, so daß der Vor-
rang gesetzlicher Pfandrechte vor den Registerpfandrechten
(und auch den Privilegien) ausgeschlossen ist; vgl. Bek. vom
22.4.1960, BGBl. II S. 129; s.o. S. 11 N. 71. Bei der Gleich-
artigkeit der Interessenlage mit dem Fall des kraft Gesetzes
ausgeschlossenen § 647 BGB (§ 9 LuftfzRG) fragt es sich, ob
andere gesetzliche Pfandrechte nicht ebenfalls an Luftfahr-
zeugen gar nicht zur Entstehung gelangen können, die in der

Auf einem dem LuftfzRG unterfallenden Luftfahrzeug kann auch ein Vollstreckungspfandrecht ruhen (127). In diesem Falle ist dann die Bestellung eines vertraglichen Registerpfandrechts unzulässig (§ 7 LuftfzRG).

Diese verschiedenen Belastungen sind unbeschränkt zulässig bei Luftfahrzeugen, die nicht in der Luftfahrzeugrolle eingetragen sind, wie Segelflugzeuge und Ballone (128). An diesen kann allerdings ein Registerpfandrecht nicht bestellt werden. (129)(130)

Das LuftfzRG erkennt - dem Verlangen der Genfer Abkommens entsprechend - auch an deutschen in der Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeugen solche Rechte an, die aufgrund von Bergungs- und Erhaltungsmaßnahmen nach dem Rechte des Staates wirksam entstanden sind, in denen diese Maßnahmen getroffen wurden. Solche Rechte haben dieselben Wirkungen wie ein Registerpfandrecht, genießen aber den Vorrang vor allen anderen Rechten am Luftfahrzeug. Zu ihrer Sicherung kann ein Schutzvermerk im Register eingetragen werden (132).

(noch 124) Luftfahrzeugrolle eingetragen sind. Hierfür finden sich weder im LuftfzRG noch in den Gesetzesmaterialien (amtl. Begr. S. 24, 28) Anhaltspunkte. Im Gegenteil ergibt sich deutlich, daß trotz Eintragung in der Luftfahrzeugrolle andere als die im LuftfzRG vorgesehenen Pfandrechte, selbst solche aus § 647 BGB, an Luftfahrzeugen bestehen können. Diese Rechte erlöschen nämlich erst mit der Eintragung des Luftfahrzeugs im Pfandrechtsregister, d.h. mit der Bestellung eines anderen Registerpfandrechts oder eines solchen für das erlöschende Pfandrecht (amtl. Begr. S. 38). Dieser Erlöschenstatbestand befindet sich daher nicht mit einem umfassenden Verbot aller gesetzlichen Pfandrechte in § 9 LuftfzRG im Einklang. Hätte der Gesetzgeber alle gesetzlichen Pfandrechte mit der Eintragung in der Luftfahrzeugrolle für unzulässig erklären wollen, so hätte § 9 nicht auf § 647 BGB beschränkt werden dürfen und in § 107 LuftfzRG auf die Eintragung in der Luftfahrzeugrolle abgestellt werden müssen.

(125) Staudinger-Spreng, Vorbem. 9 vor § 1204

(126) s.o.S. 1; wegen der Zulässigkeit des kaufmännischen Zurückbehaltungsrechts Wendt, aaO. (451).

(127) s.u.S. 70; diese Bestimmung beruht auf Art. I Abs. 2 GABk.

(128) § 14 LuftVZO

(129) Das Bedürfnis hierfür wurde vom Gesetzgeber verneint; amtl. Begr. S. 23

(130) Im Gegensatz hierzu kann das Registerpfandrecht selbst mit verschiedenen Rechten belastet werden; s.u.S. 133

(131) Art. IV GABk.

(132) Wegen der Privilegien an ausländischen Luftfahrzeugen vgl. § 104 LuftfzRG.

3. Entstehung des Registerpfandrechts.

Die rechtsgeschäftliche Bestellung eines Registerpfandrechts erfordert Einigung zwischen dem Gläubiger und dem Eigentümer des Luftfahrzeugs sowie die Eintragung im Pfandrechtsregister (133). Die Wirksamkeit der Einigung richtet sich nach den allgemeinen Vorschriften des BGB. Sie ist formlos gültig, vor der Eintragung des Registerpfandrechts aber nur dann bindend, wenn sie gerichtlich oder notariell beurkundet oder vor dem Registergericht abgegeben worden ist (134). Die Eintragung allerdings erfordert nach § 37 SchRO in Verbindung mit § 86 Abs. 1 LuftfzRG den formgerechten Nachweis der rechtsgeschäftlichen Einigung. Ähnlichen Anforderungen müssen dingliche Rechtsänderungen hinsichtlich eines bereits bestehenden Registerpfandrechts genügen (135).

Bei der Eintragung sind wie im Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht (136) der Gläubiger, der Betrag der Forderung oder der Höchstbetrag sowie die Zinsen anzugeben; zur näheren Bezeichnung des Rechts kann aber auch hier auf die Eintragungsbewilligung Bezug genommen werden (137).

4. Rangverhältnisse.

Auch das Rangverhältnis mehrerer Registerpfandrechte untereinander ist ähnlich wie bei der Schiffs- und Grundstückshypothek geregelt. (138) Wie dort richtet sich beim Registerpfandrecht der Rang nach der Reihenfolge der Eintragungen. Das LuftfzRG regelt auch die nachträgliche Rangänderung, den Rangvorbehalt und die Vormerkung mit rangsichernder Wirkung (139).

5. Das Haftungsobjekt.

Kraft des Registerpfandrechts haftet in erster Linie das Luftfahrzeug selbst, so-dann haften die dazugehörigen Zubehörteile, kraft besonderer Bestimmung die Ersatzteile und unter Umständen die Versicherungsforderung. Mit der Erweiterung des Registerpfandrechts

(133) § 5 LuftfzRG; vgl. § 873 Abs. 1 BGB; unten S. 64 ff

(134) § 5 Abs. 2 LuftfzRG (135) s.u.S. 133 ff

(136) §§ 24, 75 SchRG; §§ 1115, 1190 BGB

(137) § 24 Abs. 1 S.2 LuftfzRG

(138) §§ 25 ff LuftfzRG; vgl. §§ 26 ff SchRG, §§ 880 f BGB

(139) § 10 LuftfzRG, § 10 SchRG, § 883 BGB

auf die in einem Ersatzteillager befindlichen Wechselteile und mit der Ausdehnung des Zubehörbegriffs (140) weicht das LuftfzRG erheblich von dem Recht der Grundstücks- und der Schiffshypothek ab.

Das Registerpfandrecht ist ein Spezialpfandrecht. Für das Pfandrecht haftet also grundsätzlich nur ein einzelnes bestimmtes Luftfahrzeug und keine Sachgesamtheit (141). Auch das LuftfzRG kennt indes das Gesamtregisterpfandrecht, wonach für die Forderung mehrere bestimmte Luftfahrzeuge oder Bruchteilsanteile haften (142). Die Verpfändung einer Luftflotte in ihrem jeweils wechselnden Bestand ist nicht zulässig. Das Bedürfnis für dieses Rechtsinstitut wurde abgelehnt (143), da das LuftfzRG mit der Verpfändung des Luftfahrzeugs einschließlich seiner Zubehör- und Ersatzteile und mit der Erweiterung auf Ersatzteillager hinreichende Möglichkeiten für eine Anpassung an wechselnde Wertverhältnisse biete. Die Generalhypothek ist dem deutschen Recht auch fremd (144), ihre Einführung könnte zu Komplikationen führen. Das LuftfzRG sollte sich aber gerade an vertraute und bekannte Rechtsinstitute anlehnen und sich dem geltenden Recht leicht einfügen lassen (145).

V. Vergleich des Registerpfandrechts mit Schiffs- und Grundstückshypothek.

Zwischen den drei Rechtsinstituten: Grundstücks-, Schiffshypothek und Registerpfandrecht bestehen demnach große Gemeinsamkeiten. Diese ergeben sich daraus, daß das LuftfzRG sich an das SchRG - teilweise wörtlich - anlehnt, welches wiederum nach dem BGB ausgerichtet ist (146). Die wichtigsten Abweichungen des Registerpfandrechts von der Schiffshypothek seien hier zum Überblick erwähnt (147).

(140) s.u.S. 36

(141) Das deutsche Sachenrecht geht vom Grundsatz der Bestimmtheit aus; vgl. Westermann, SachenR. S. 415; der Grundsatz wird indes durchbrochen durch die Verpfändung nach dem PachtkreditG, durch das Früchtepfandrecht (dazu Staudinger-Spreng Vorbem. 9 vor § 1204) und nun durch die Erweiterung gem. §§ 68 ff LuftfzRG. Wegen der weiteren Aushöhlung des Sachenrechtssystems s. § 31 LuftfzRG und das WohnungseigentumsgG.

(142) § 28 LuftfzRG; auch insoweit richtet sich das LuftfzRG nach SchRG und dem BGB.

(143) Amtl.-Begr. S. 21

(144) s.a. PachtkreditG v. 5.8.1951, BGBI. I S. 494; amtI. Begr. aaO.

(145) amtI. Begr. aaO.; zum Auslandsrecht s.u.S. 264 ff.

(146) Allerdings kann selbst bei übereinstimmendem Gesetzeswortlaut die Natur der verschiedenen Haftungsobjekte eine differenzierende Behandlung erfordern.

a. Im Gegensatz zum Registerpfandrecht sind die Hypotheken an See- und Binnenschiffen in Deutschland nicht durch internationale Abkommen gesichert. Die Bundesrepublik ist zwar Mitglied des GAbk., nicht aber der Übereinkommen von Brüssel (1924/26 betr.Seeschiffe: Übereinkommen über Vorzugsrechte und Schiffshypotheken) und von Genf von 1930 (betr.Binnenschiffe). (148)

b. Während das SchRG auch den Eigentumsübergang bei Schiffen regelt, wobei für Seeschiffe die Einigung genügt, für Binnenschiffe aber Eintragung des Eigentumsübergangs in das Schiffsregister erforderlich ist (§§ 2 f SchRG), beschränkt sich das LuftfzRG auf das Registerpfandrecht (149). Dementsprechend ist auch der öffentliche Glaube im Register für Pfandrechte an Luftfahrzeugen anders ausgestaltet als derjenige des Schiffsregisters. Beim Registerpfandrecht gilt das Register nur insoweit als richtig, als es das Registerpfandrecht selbst angeht (150).

c. Im Schiffsregister werden neben privatrechtlichen auch öffentlichrechtliche Vorgänge vermerkt; während es im Luftrecht getrennte Register gibt : Einerseits das Pfandrechtsregister, andererseits die Luftfahrzeugrolle.

d. An einem Schiff kann im Gegensatz zum Luftfahrzeug in engen Grenzen ein Nießbrauch bestellt werden (nämlich dann, wenn damit eine Verpflichtung zur Bestellung eines Nießbrauchs am ganzen oder teilweisen Vermögen erfüllt werden soll; § 9 SchRG)(151).

e. Während bei Schiffen zwar kein Unternehmerpfandrecht (etwa der Reparaturwerft) entsteht (§ 648 Abs.2 BGB), aber ein obligatorischer Anspruch auf Bestellung einer Schiffshypothek, kennt das LuftfzRG nichts dergleichen (§ 9 LuftfzRG) (152).

(147) In den folgenden Untersuchungen ist hierauf im Einzelnen einzugehen.

(148) Das Abk. betr.Binnenschiffe ist nicht in Kraft getreten; über beide Abk. Abraham, Schiffshyp.S. 34 f.

(149) s o.S. 11 (150) unten S. 247 ff; amtl.Begr.S. 24

(151) Zur Belastung des Registerpfandrechts bzw. der gesicherten Forderung unten S. 133 ff

(152) siehe aber § 107 LuftfzRG.

f. Abweichend von der Regelung im See- und Binnenschiffahrtsrecht gibt es im Luftrecht auch eine -allerdings mit der Verpfändung des Luftfahrzeugs gekoppelte - Verpfändung des Ersatzteillagers. Das LuftfzRG kennt weiterhin eine noch zu besprechende Besonderheit in Bezug auf den Zubehörbegriff (§ 31 Abs.1).

g. Bei Erlöschen des Registerpfandrechts entsteht kein der Eigentümergrundschild (§ 1163 BGB) vergleichbares Recht. Auch kann der Eigentümer nicht wie bei der Schiffshypothek (§ 57 Abs.3 SchRG) in Rang und Höhe des erloschenen Rechts eine neue Belastung bestellen und eintragen lassen (153).

VI. Praktische Bedeutung des Gesetzes vom 26. Februar 1959

Obwohl inzwischen rund 1500 beleihungsfähige Luftfahrzeuge in der Luftfahrzeugrolle eingetragen sind (154), wurden vom April 1959, dem Zeitpunkt der Einrichtung des Pfandrechtsregisters an, bis Herbst 1962 lediglich 53 und bis Sommer 1963 weitere 20 Luftfahrzeuge mit einem Registerpfandrecht belastet. Dabei ist nur in sechs Fällen eine Schuld in ausländischer Währung durch ein Registerpfandrecht abgesichert worden (155) Von der Möglichkeit, Registerpfandrechte auf Ersatzteillager zu erweitern, ist in keinem Fall Gebrauch gemacht worden. Dagegen treten Abarten des Registerpfandrechts verschiedentlich auf. So sind bis Sommer 1963 17 Höchstbetrags- und 5 Gesamtregisterpfandrechte begründet worden, wobei in vier Fällen beides gleichzeitig gegeben ist. Ferner sind einige wenige, zumeist auf steuerlichen Verpflichtungen beruhende Zwangsregisterpfandrechte eingetragen.

(153) vgl. Abraham, SeeR. S. 55f, Schiffshyp. S. 78 ff.

(154) vgl. Reuss, JB. zum Stw. Bund-Behörden (Luftfahrtbundesamt). Der Gesamtwert dieser Luftfahrzeuge dürfte weit über eine Milliarde DM betragen. Der Bestand an zugelassenen Luftfahrzeugen hat sich seit Ende 1958 nahezu verdoppelt. Im Jahre 1961 ist die Zahl um ca. 15 % gestiegen, wobei der stärkste Zuwachs bei Flugzeugen der Klassen E, G und I (also kleineren Maschinen) zu verzeichnen ist. Der Bestand an grösseren (Verkehrs-) Flugzeugen (Klassen A bis C) ist im Wesentlichen konstant geblieben, wenn auch zu verzeichnen ist, daß der Bestand an Düsenmaschinen im Verhältnis zur Zahl der Kolbenflugzeuge erheblich grösser geworden ist. vgl. hierzu Wirtschaft u. Statistik 1962 S. 422. Im Sommer 1965 waren über 2000 Luftfahrzeuge eingetragen.

(155) US-\$, Belg. Frs., Schw. Frs., nld. Gulden.

Bei den - größtenteils erstelligen - Registerpfandrechten treten Forderungen aus laufender Geschäftsverbindung, Darlehens- und Steuerforderungen sowie sonstige, nicht unmittelbar mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs zusammenhängende Forderungen auf (156). Als Kreditgeber erscheinen meist Banken, wobei sich eine bekannte deutsche Teilzahlungsfinanzierungsbank heraushebt.

Bei den belasteten Luftfahrzeugen handelt es sich im wesentlichen um Sport- und Reiseflugzeuge und nur um wenige grössere Maschinen (157).

Die Gesamtbelastung betrug im Herbst 1962 rund 8.5 Millionen DM (158). Es kann davon ausgegangen werden, daß die Durchschnittsbelastung etwa ein Sechstel bis ein Fünftel des jeweiligen Flugzeugwerts beträgt (159). Nur in wenigen Fällen sind Flugzeuge bis zu einem Viertel ihres Neuwertes belastet worden (160). Zur Zwangsversteigerung von Luftfahrzeugen aufgrund eines Registerpfandrechts kam es bis 1962 nur einmal. Im Frühjahr 1963 wurden zwei weitere Luftfahrzeuge (161) zwangsversteigert (162).

-
- (156) i.d.R. handelt es sich um kurz- bis mittelfristige Darlehen; vgl. Scholz, S. 57
- (157) fast ausschließlich vom Typ Douglas C 54 - B - DC
- (158) Die Belastungen in ausländischer Währung bereits umgerechnet, gelöschte Registerpfandrechte nicht eingerechnet.
- (159) 14 Flugzeuge mit einem durchschnittlichen Neuwert von 150.000 DM (also kleinere Maschinen) waren mit ca. 330.000 DM belastet.
- (160) So waren zwei Flugzeuge im Werte von je rd. 200.000 DM mit Registerpfandrechten von 50.000 bzw. 55.000 DM belastet. Hoch belastet waren auch die Flugzeuge der inzwischen in Konkurs gegangenen CDL (vom N. 158 angegebenen Typ); vgl. Kessel in DIE ZEIT 3/63. Die dortige Angabe, daß die CDL Ersatzteillager nach den Bestimmungen des LuftfzRG verpfändet habe, kann nicht bestätigt werden. Registerpfandrechte in ausländischer Währung waren für Restkaufgeldforderungen eingetragen worden; es handelt sich z.T. um Flugzeuge der CDL.
- (161) Möglicherweise handelt es sich um den Konkurs der CDL. Im Jahre 1965 erfolgte eine weitere Zwangsversteigerung.
- (162) Bis Sommer 1964 wurden weitere 28 Registerpfandrechte eingetragen und ein weiteres Luftfahrzeug zwangsversteigert; die Gesamtbelastung betrug zu diesem Zeitpunkt etwa 28 Millionen DM. Bis Sommer 1965 wurden insgesamt 154 Luftfahrzeuge mit einem Registerpfandrecht belastet, davon 47 Flugzeuge grösserer Luftverkehrsunternehmen. Ersatzteillager wurden jedoch nicht verpfändet.

§ 3 Das Objekt des Registerpfandrechts.

I. Das Luftfahrzeug.

Wesentlicher Belastungsgegenstand für das Registerpfandrecht ist das Luftfahrzeug. Wie das Genfer Pfandrechtsabkommen (164) gibt die deutsche Legaldefinition des Luftfahrzeugs, besser ; Generalklausel (165) und beispielhafte Aufzählung, nur weite Grenzen für den Begriff des Luftfahrzeugs. Nach § 1 Abs. 2 LVG (166) sind Luftfahrzeuge Flugzeuge, Hubschrauber, Luftschiffe, Segelflugzeuge Frei- und Fesselballone, Drachen, Flugmodelle und sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte. Auch nach der LuftVZO (167) erfolgt für die Muster- und Gebrauchszulassung von Luftfahrtgeräten keine grundsätzliche Einschränkung dieser weiten Begriffsbestimmung. Das LuftfzRG enthält ebenfalls keine Definition für den Anwendungsbereich des Gesetzes, fordert jedoch, daß das Luftfahrzeug in der Luftfahrzeugrolle eingetragen sei (168), Dies bedeutet neben der bereits erwähnten Beschränkung auf Luftfahrzeuge, die in alleinigem Eigentum deutscher Staatsangehöriger oder ihnen gleichgestellter Handelsgesellschaften und juristischen Personen stehen (169), noch eine Beschränkung sachlicher Art. Nicht in die Luftfahrzeugrolle eingetragen werden nämlich Segelflugzeuge, Ballone, Drachen und Flugmodelle (170).

Dem LuftfzRG unterfallen demnach alle Luftfahrzeuge deutscher "Staatsangehörigkeit", die sich mit Motorenkraft in der Luft fortbewegen und zur Beförderung von Personen und Sachen bestimmt und geeignet sind. Während Luftschiffe inbegriffen sind, wird man Raketenflugkörper wenigstens vorläufig ausschliessen haben, da diese nicht eigentlich für die Benutzung des Luftraums bestimmt sind (170a)

(164) Art. XVI; s.a. Annex 7 des Chic. Abk.; LuftR Komm. Bd. IS. 29; Riese, LuftR. S. 189 f.

(165) Koffka-Bodenstein-Koffka Anm. II 1 zu § 1 LVG; s.a. Darsow, ZLR 1959 S. 73; Vierheilig-Föh Anm. 3 zu § 1.

(166) i.d.F. vom 10.1.1959, BGBI. I S. 9

(167) Luftverkehrs-Zulassungs-ordnung v. 19.6.1964, BGBI. I S. 370.

(168) Die Lfz-rolle wird vom Luftfahrtbundesamt in Braunschweig geführt; § 2 Abs. 1 Nr. 3 des Gesetzes über das Luftfahrtbundesamt vom 30.11.1954, BGBI. I S. 354.

(169) § 3 LVG

(170) § 14 Abs. 1 LuftVZO; nur Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler sind in die Luftfahrzeugrolle einzutragen; s.a. Darsow aaO.; Staudinger-Spreng Vorbem. 9 zu § 1204; ZVG-Komm. Anm. 1 zu § 171 a ZVG.

Auf die Antriebsart und die Größe des Luftfahrzeugs kann es nach dem LuftfzRG nicht ankommen (171). Auch spielt es keine Rolle, ob das Luftfahrzeug privaten oder öffentlichen Zwecken dient, ob es serienmässig hergestellt wird oder Einzelanfertigung ist (172). Militär-, Zoll- und Polizeiluftfahrzeuge können dagegen nicht mit Registerpfandrechten belastet werden. Für sie gelten hinsichtlich der Zulassung und der Eintragung Besonderheiten, ebenso wie hinsichtlich der Zwangsvollstreckung und der Arrestvollziehung (173). Das Genfer Pfandrechtsabkommen findet auf sie keine Anwendung (Art. XIII), so daß Pfandrechte, die auf ihnen lasten bzw. mit denen man sie hätte belasten wollen, in Vertragsstaaten nicht anerkannt würden (174).

Die Beschränkung auf in der Luftfahrzeugrolle eingetragene Luftfahrzeuge entspricht dem Genfer Abkommen, welches die Eintragung des Luftfahrzeugs in einem öffentlichen Register fordert (175). Insbesondere aus diesem Grunde hat der Gesetzgeber die Aufnahme auch anderer, gegebenenfalls ausländischer Luftfahrzeuge in den Bereich des LuftfzRG abgelehnt (176). Die sachliche Beschränkung durch den Ausschluß von Segelflugzeugen, Ballonen, Flugmodellen, Drachen erklärt sich daraus, daß diese Luftfahrzeuge für die Beleihung mit einem besitzlosen Pfandrecht nicht in Betracht kommen. Der von ihnen repräsentierte Wert ist in der Regel verhältnismässig gering. Für sie werden daher die vorhandenen Kreditsicherungsmittel wie Sicherungsübereignung, Eigentumsvorbehalt, Faustpfand nach §§ 1204 ff BGB ausreichen (177). Der Gesetzgeber hat die Belastung dieser Luftfahrzeuge mit einem Registerpfandrecht auch deshalb ausgeschlossen, weil sie selten das Bundesgebiet verlassen und daher ein international anerkanntes Pfandrecht nicht benötigen (178).

Diese Regelung erscheint hinsichtlich der Segelflugzeuge beden-

(170a) Riese, LuftR. S. 192; LuftRKomm. Bd. I S. 29; a.A. ZVG-Komm. aaO.

(171) s.N. 164

(172) Koffka-Bodenstein-Koffka Anm. II 1 zu § 1 LVG; Riese, LuftR. S. 189 f.

(173) § 99 LuftfzRG; Gesetz vom 17.3.1935 (RGBl. I S. 385)

(174) Wegen der Abgrenzung zu den "Privatlufthfahrzeugen" LuftRKomm. Bd. I S. 32 ff; Riese, LuftR. S. 193 ff.

(175) Art. I Abs. 1; s.o.S. 13 (176) Amtl. Begr. S. 20

(177) s.o.S. 1 f

(178) Amtl. Begr. S. 23; Schmidt-Räntsch, Betr. 1959 S. 563; Rehm, NJW 1959 S. 709; Erman-Ronke Einl. § 1204 Anh. 4.

lich, da diese mit ihren modernen technischen Ausrüstungen (179) oft erheblichen Wert haben (180) und gelegentlich weite Auslandsreisen unternehmen. Vielfach werden sie bereits serienmässig hergestellt und aus dem Ausland bezogen (181). Die ausländischen und inländischen Hersteller könnten dabei sehr wohl ein Interesse an der dinglichen Sicherung ihrer Restkaufgeldforderung haben. Soweit Segelflugzeuge Hilfsmotoren haben (Propeller oder Strahlantrieb), werden sie in der Luftfahrzeugrolle eingetragen (182) und sind dann mit einem Registerpfandrecht beleihungsfähig. Im anderen Falle werden aber doch wohl die üblichen Kreditsicherungsmittel ausreichen, zumal auch der ausländische Kreditgeber nicht durch § 3 LVG gehindert wird, einem Eigentumsvorbehalt also nichts im Wege steht (183).

II. Die sachenrechtliche Lage des Luftfahrzeugs.

1. Das Luftfahrzeug im allgemeinen Sachenrecht.

Das Luftfahrzeug im Sinne des LuftfzRG ist eine bewegliche Sache und unterliegt grundsätzlich den Regeln des Fahrnisrechts. So bestimmt denn auch das LuftfzRG, daß für Luftfahrzeuge unbeschadet der Sondervorschriften des Gesetzes die allgemeinen Regeln des Sachenrechts gelten sollen (§ 98 LuftfzRG) (184). Der Gesetzgeber hat mit dem Bestreben, das Luftfahrzeug so weit als möglich nicht zu immobilisieren (185), im Gegensatz zum vorläufigen Referentenentwurf (186) auch die Eigentumsübertragung an einem Luftfahrzeug dem allgemeinen Sachenrecht unterstellt, dabei aber im Interesse der Sicherung des Registerpfandrechts den § 936 BGB aus-

(179) z.T. wertvolle Funk-u. Navigationsanlagen.

(180) der häufig über dem gebrauchter Motorflugzeuge liegt.

(181) Als Lieferland kommt u.a. Polen in Betracht.

(182) § 10 LuftVO definierte Segelflugzeuge als bemannte motorlose Flugzeuge; s. jetzt §§ 1, 6, 14 LuftVZO.

(183) Scholz, S. 75 behandelt verschiedene Abgrenzungsmöglichkeiten u. entscheidet sich sodann für das Kriterium der gewerblichen Nutzung. Danach können in das privatrechtliche Register nur "strömungstragende, durch eigene Antriebskraft sich fortbewegende Luftfahrzeuge eingetragen werden, die der Beförderung von Personen und Sachen zu gewerblichen Zwecken dienen, sowie jene Luftfahrzeuge, die schon mit Hypotheken und ähnlichen Pfandrechten belastet sind." Zu den Schwierigkeiten dieser Abgrenzung s. amtl. Begr. S. 22.

(184) Amtl. Begr. S. 19; Scholz, S. 28; Staudinger-Spreng Vorbem. 9 zu § 1204; Soergel-Oechßler Vorbem. 1 zu § 929.

(185) Amtl. Begr. S. 19 ff (21).

geschlossen (§ 98 Abs. 1 S. 2), so daß der Erwerber eines Luftfahrzeugs auch bei gutem Glauben nicht lastenfrei erwirbt (187). Das Eigentum an einem Luftfahrzeug wird demnach durch Einigung und Übergabe oder Übergabesurrogat übertragen (§§ 929 ff BGB). Das Eigentum an einem Luftfahrzeug kann auch kraft guten Glaubens erworben werden (§ 932 BGB). Dies gilt auch für Luftfahrzeuge, die in der Luftfahrzeugrolle ggf. auch im Pfandrechtsregister eingetragen sind (188). Durch das LuftfzRG ist das Luftfahrzeug aber einer unbeweglichen Sache angenähert worden (189). Dies äussert sich schon in dem Fortfall des § 936 BGB, wird aber besonders deutlich durch die Belastbarkeit mit einem besitzlosen Pfandrecht, dem Registerpfandrecht, und durch die dem Immobiliervollstreckungsrecht entsprechende Regelung der Zwangsvollstreckung und Arrestvollziehung in Luftfahrzeuge (190).

- (186) ZLR 1955 S. 298ff; er gab nicht die offizielle Auffassung des BJM wieder.
- (187) Palandt-Hoche, Einf.8 vor § 1204; wegen des Ersatzteillagers s. Wendt, MDR 1963 S. 448.
- (188) Daneben bestehen die Möglichkeiten originären Erwerbs durch Zuschlag in der Zwangsversteigerung und durch Herstellung eines Luftfahrzeugs. Die Probleme, die sich bei der letzteren hinsichtlich besonderer Rechte Dritter an den zur Herstellung verwendeten Einzelteilen ergeben, können hier nicht behandelt werden. Nach § 950 BGB ergäbe sich ein Eigentumsverlust, dem der Lieferant wichtiger Teile nur durch Vereinbarung einer "Herstellungsklausel" begegnen könnte. Hiernach könnte der Lieferant unter Eigentumsvorbehalt stehender Sachen Eigentümer der gesamten neuen Sache werden, wobei er vertraglich als derjenige anzusehen wäre, der das Luftfahrzeug herstellen läßt. vgl. Hofmann, NJW 1962 S. 1799 ff. Eine solche Vereinbarung dürfte aber zumindest für Serienproduktionen nicht praktisch werden, da die Zahl der benötigten Einzelteile und daher die Zahl der Lieferanten zu groß ist. Der Zeitpunkt, von dem an ein Lfz-Bauwerk ein Luftfahrzeug ist, braucht für diese Untersuchung nicht festgelegt werden, da für das Registerpfandrecht das Problem der Individualisierung durch das Vorhandensein des öffentlichen Registers (Lfz-rolle) nicht besteht. Dazu Scholz, S. 26 f; Schlegel, S. 17; Salinger, DJZ 1929 S. 637. Lasten auf einem Luftfahrzeug-Bauwerk Rechte Dritter oder bestehen Forderungen Dritter, so kann nach § 107 LuftfzRG der Gläubiger die Bestellung eines Registerpfandrechts verlangen. s.u.S. 196 ff.
- (189) Auch im Ausland ist - bedingt schon durch das GABk. - das Luftfahrzeug mehr oder weniger immobilisiert; s.u.S. 264 ff. Zur Immobilisierung des Luftfahrzeugs hat seine Wertsteigerung, ihre gegenüber anderen Mobilien starke Individualisierung, ihre verhältnismässig starke Bindung an Person und Wohnsitz des Eigentümers und insbesondere die Tatsache beigetragen, daß

2. Bestandteile des Luftfahrzeugs.

Auch für die Unterscheidung zwischen wesentlichen und gewöhnlichen Bestandteilen und Zubehörstücken des Luftfahrzeugs sind keine Sondervorschriften vorhanden. Weder in luftrechtlichen Gesetzen noch im allgemeinen Recht, insbesondere dem BGB, gibt es genaue Bestimmungen über Bestandteile oder Zubehörstücke von Luftfahrzeugen (191). Es ist daher für das deutsche Recht auf die allgemeinen Unterscheidungskriterien der §§ 90 ff BGB zurückzugreifen (192).

Bestandteil des Luftfahrzeugs ist hiernach jedes seiner Teile, das mit ihm in seinem wirtschaftlichen Zweck verbunden ist und nicht als selbständige Sache erscheint (193). Dem Bestandteilsbegriff ist dabei ein gewisser körperlicher Zusammenhang mit dem Sachganzen eigen. Die nur vorübergehende Aufhebung dieses Zusammenhangs braucht jedoch die Einheitlichkeit des Sachganzen nicht aufzuheben und die Bestandteile nicht zu selbständigen Sachen zu machen (194).

Das deutsche Recht kennt im Gegensatz zu den meisten Auslandsrechten (195) die Unterscheidung zwischen wesentlichen und unwesentlichen Bestandteilen, wobei die letzteren Gegenstand besonderer Rechte sein können (§ 93 BGB). Wesentlich ist ein Bestandteil dann, wenn er nicht von den übrigen Teilen des Ganzen, hier also des Luftfahrzeugs, getrennt werden kann, ohne daß der eine oder die anderen zerstört oder in ihrem Wesen verändert werden. Für einen grossen Teil der zur Herstellung des Luftfahrzeugs verwendeten Bestandteile (196) wird bereits das Merkmal der "Zerstörung" i.S. des § 93 BGB die Wesentlichkeit des Bestandteils begründen.

(noch 189) sie wichtige Produktionsmittel geworden sind, Umstände, die früher fast ausschließlich den Immobilien vorbehalten waren. Dazu Hofstetter, S. 12 ff.

(190) §§ 99 f LuftfzRG

(191) vergleichbar etwa dem § 1 Abs. 2 LVG oder dem Art. XVI GABk.; wegen des Zubehörs § 31 LuftfzRG, unten S. 36 ff.

(192) Amtl. Begr. S. 19, 32.

(193) Palandt-Danckelmann Anm. 2; Soergel Anm. 1; Staudinger-Coing Anm. 1 ff je zu § 93 BGB.

(194) Enneccerus-Nipperdey S. 517; Baur, S. 11 f; vgl. die ähnliche Formulierung in Art. XVI GABk.

(195) Ähnlich wie Deutschland: schw.ZGB Art. 642 f; Öst. ABGB §§ 293, 295; frz. Code Civ. Art. 517 ff; vergleichbar auch das engl. Recht; dazu Staudinger-Coing Anm. 29-33 zu § 93 BGB.

(196) Das Merkmal "Herstellung" wird allein nicht den Begriff des wesentlichen Bestandteils erklären können, weil es ebenfalls Klarheit darüber fordert, wann nun ein Luftfahrzeug eigentlich hergestellt ist; vgl. auch Gschnitzer, AcP 121 S. 199 ff (210 f).

So sind Rumpf (Zelle), Tragflächen, Leitwerk, Motorengondeln mit ~~ihren~~ Spanten, Streben und Planken regelmässig nicht voneinander zu trennen, ohne daß eine Beschädigung des Teils oder des verbleibenden Restganzen einträte. Das Gleiche gilt grundsätzlich von den Bedienungsapparaturen wie Hebel, hydraulische Anlagen (Steuerung, Fahrgestell) usw. Hierbei kann es keine Rolle spielen, ob diese Teile durch Schweißen besonders fest oder durch Schrauben oder Niete mit dem Sachganzen verbunden sind (197).

Eine große Anzahl von Luftfahrzeugteilen kann jedoch von den übrigen Teilen ohne irgendwelche Beschädigung getrennt werden. Die hohe Beanspruchung sämtlicher Einzelteile des Luftfahrzeugs und das große Sicherheitsbedürfnis gerade im Linienverkehr erfordern die ständige Kontrolle und häufiges Auswechseln der beanspruchten Teile durch überholte oder fabrikneue, meist in besonderen und z.T. von mehreren Unternehmen gemeinschaftlich unterhaltenen Lagern bereitgehaltene Teile (Wechselteile). Das Chicagoer Abkommen und die Betriebsordnungen der Luftverkehrsgesellschaften schreiben sogar die Kontrolle, das Auswechseln und die Zeiträume, innerhalb derer dies zu geschehen hat, im Einzelnen vor (198). Kontrolle und Auswechslung, also die Überholung, werden dabei aus betriebswirtschaftlichen Gründen in einzelnen Abschnitten vorgenommen, sogen. Progressivrevisionen (199). Bei diesen Wechselteilen kommt es für die Luftverkehrsunternehmen gerade darauf an, daß sie schnell, ohne Beschädigung und ohne grösseren Arbeitsaufwand aus dem Luftfahrzeug ausgebaut werden können. Merkmale also, die grundsätzlich gegen die Wesentlichkeit eines Bestandteils sprechen. (200) Bei diesen leicht auswechselbaren Teilen kann daher das Merkmal der "Zerstörung" i.S. des § 93 BGB nicht entscheidend sein, vielmehr ist hier auf dasjenige der Wesensveränderung abzustellen, ein Bestandteil also dann als wesentlich anzusehen, wenn er oder das Restganze durch die Trennung in seinem Wesen verändert wird (§ 93 BGB). Bei der Entscheidung darüber, ob ein Teil oder

(197) vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 125; s.a.BGH DRspr. I Bl. 38a; LG Duisburg MDR 1952 S. 819

(198) Vgl. für die Lufthansa Scholz, S. 43 N. 4

(199) Guldemann, Beitr. S. 59 ff; Scholz, S. 43 ff

(200) Staudinger-Coing Anm. 8 zu § 93; Lehmann Allg.T. S. 348; RGZ 152, 98; s.a.Westermann, S. 588.

das Ganze durch den Ausbau in seinem Wesen verändert wird, ist die natürliche Betrachtungsweise maßgebend (201), und, da es sich bei den Luftfahrzeugen und Teilen um technisches Gerät handelt, auch technische Gesichtspunkte. Da alle Gegenstände, die zum Betriebe eines Luftfahrzeugs gehören, in einem besonderen wirtschaftlichen Zusammenhang mit diesem stehen, ist auch diesem Umstand Rechnung zu tragen und die Abgrenzung mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Verwendung des Luftfahrzeugs oder des Bestandteils zu treffen (202). Zu berücksichtigen ist bei dieser Abgrenzung auch, daß die regelmässigen Auswechselungen und Überholungen des Luftfahrzeugs im Interesse reibungsloser Verkehrsabwicklung erfolgen müssen. Bei alledem ist schließlich auch der Zweck des Gesetzes zu berücksichtigen, welcher der Unterscheidung zwischen wesentlichen und sonstigen Bestandteilen zugrundeliegt. Der Begriff des wesentlichen Bestandteils beruht auf wirtschaftlicher Zweckmässigkeit. Durch Abtrennung von Bestandteilen wird das Sachganze in seinem Wert gemindert. Die Zulassung von Sonderrechten würde aber die Abtrennung und daher die unerwünschte Wertminderung begünstigen. Um also die Zerstörung wirtschaftlicher Werte zu verhindern, müssen bestimmte Bestandteile für sonderrechtsunfähig erklärt werden. (203).

Für einen Teil der in Art. XVI des Genfer Pfandrechtabkommens erwähnten/zum Luftfahrzeug gehörigen Teile kann nach diesen Grundsätzen ohne weiteres angenommen werden, daß sie ohne Wesensveränderung von dem einheitlichen Sachganzen getrennt werden können, so die Funkeinrichtung (204), Navigations- (205) und Radargeräte (206), ferner die sonstige Inneneinrichtung wie Sessel, Verschläge für Frachtgut usw., soweit sie nicht fest eingebaut sind und ohne Beschädigung vom Luftfahrzeug getrennt werden können. Andererseits müssen andre Teile, die ohne Schwierigkeiten und Beschädigungen vom Ganzen abgetrennt werden können, als wesentliche Bestandteile

(201) Staudinger-Coing Anm. 2-5; Soergel Anm. 1; Palandt-Danckelmann Anm. 2 je zu § 93 BGB; Enn.-Nipperdey S. 517; Rosenthal-Bohnenberg RdN. 189, 191; G-schnitzer, AcP 121 S. 210.

(202) Staudinger-Coing Anm. 7 f zu § 93 BGB; Enn.-Nipperdey aaO.; Rosenthal-Bohnenberg aaO.

(203) Enn.-Nipperdey aaO.; s. a. Guldemann, Beitr. S. 59ff.

(204) für das Schiff: Soergel Anm. 7 zu § 93; LG Hbg. MDR 58, 923.

(205) fest eingebauter Kreiselkompaß als wesentlicher Bestandteil: Abraham, SeeR. S. 31.

(206) für das Schiff: Soergel aaO.; LG Hbg. aaO.; Rosenthal-Bohnenberg aaO.

des Luftfahrzeugs angesehen werden. Abnehmbare Tragflächen und Leitwerke, auswechselbare Motorengondeln und Fahrgestelle (ohne Räder und Reifen) (207) sind wesentliche Bestandteile des Luftfahrzeugs (208).

Zweifel ergeben sich jedoch hinsichtlich der Triebwerke und Luftschrauben. Diese unterliegen besonderer Beanspruchung und sind daher die Teile des Luftfahrzeugs, die am häufigsten ausgewechselt werden müssen. Sie haben im Verhältnis zum ganzen Luftfahrzeug einen hohen Wert. Motoren und Luftschrauben moderner Verkehrsflugzeuge können 15 % des Gesamtwertes und mehr erreichen (209).

In dem Bestreben, eine Ausweitung des § 93 BGB zu unterbinden, be ruft sich der BGH (210) auf den bereits oben erwähnten Sinn der Bestimmung. Sie habe bezweckt, im Interesse der Erhaltung des Ganzen eine Abtrennung wichtiger Teile und die Zerstörung wirtschaftlicher Werte zu verhindern. Da aber durch das Fortschreiten der technischen Entwicklung mit Austausch- und Baukastenelementen die Auswechselung ohne Beschädigung und erheblichen Arbeitsaufwand vor sich gehen könne, sei das volkswirtschaftliche Interesse an der Erhaltung der Einheit nicht sehr erheblich. Es habe insbesondere zurückzutreten, wenn vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus berechnete Privatinteressen die Trennung verlangen. (211) Der BGH verneint schließlich, daß die Sicherheit des Rechtsverkehrs, einer der gesetzgeberischen Gründe des § 93 BGB, das Bestehen eines einheitlichen Rechtsverhältnisses an zusammengesetzten Sachen fordere. Er behandelt daher den auswechselbaren Motor eines Kraftfahrzeugs als unwesentlichen Bestandteil. (212) (213) (214)

-
- (207) Staudinger-Coing Anm. 12 a; Soergel Anm. 7 je zu § 93.
(208) Scholz, S. 47 geht zu weit, wenn er die Wechselteile schlechthin als Zubehör bezeichnet.
(209) Guldemann Beitr. S. 60; s.a. Rehm NJW 1959 S. 709; Bodenschatz, S. 270; vgl. die Aufstellung bei Scholz, S. 46
(210) Bd. 18 S. 226 ff (232) = NJW 1955 S. 1793.
(211) s.a. Guldemann aaO.; Scholz aaO.
(212) ebenso Staudinger-Coing Anm. 12 a m. weit. Nachw.; Soergel aaO.; OLG Karlsruhe MDR 1955 S. 413.
(213) Der BGH führt noch an, das RG verwechselte, daß es für § 93 auf die Einzelteile und nicht auf das Ganze ankommt; s.a. Staudinger-Coing Anm. 1a, 2a, 8, 12b zu § 93; Rosenthal-Bohnenberg RdN. 195 f; Baur, S. 12.
(214) Motor als einheitlicher Sachbegriff: LG Duisburg, MDR 1962 S. 819.

Das Reichsgericht (215) betrachtet den Wechselmotor eines Motorschiffs als wesentlichen Bestandteil. Durch die Trennung werde das Wesen des Schiffs als Motorschiff verändert; dieses sei nach der Entfernung des Motors nur mehr Schiffsrumpf und nicht mehr bestimmungsgemäß verwendbar. Der BGH (216) weist daraufhin, daß das Reichsgericht hier den wirtschaftlichen Zweck des Ganzen, nämlich des Motorschiffes, als wirtschaftlichen Zweck des Schiffskörpers angesehen habe, der den Hauptteil des Ganzen, nämlich des Schiffs, bilde. Das Reichsgericht überträgt in seiner Entscheidung den Rechtsgedanken des § 94 Abs.2 BGB auf das Schiff. Den gleichen Weg geht der BGH in einer späteren Entscheidung (217). Es sei im Gegensatz zu § 93 BGB nicht von dem trennbaren Bestandteil und seiner Wesensveränderung, sondern von dem Ganzen (Gebäude oder Schiff (218)) auszugehen. Schiffe seien in ihrer rechtlichen Behandlung den Liegenschaften angeglichen. Sie seien diesem Recht materiell wie auch hinsichtlich der Zwangsvollstreckung unterworfen, wenn auch im Einzelnen Abweichungen festzustellen seien, die eine Untersuchung darüber erforderlich machten, ob ein für das Grundstücksrecht geltender Rechtssatz auch auf eingetragene Schiffe anzuwenden ist (219). In dieser Entscheidung vertritt der BGH ebenfalls die Ansicht, der Wechselmotor sei bei eingetragenen Motorschiffen wesentlicher Bestandteil (220).

Doch scheint die Anwendung des § 94 BGB auf Luftfahrzeuge sehr bedenklich; der Bestandteilsbegriff, der sich aus natürlichen und wirtschaftlichen Gründen und Gesichtspunkten entwickelt hat, wird hiermit an rein formale, im öffentlichen Interesse liegende Vorgänge angeknüpft (221). Auch der gewöhnliche Sprachgebrauch, der für die Entscheidung über die Bestandteilseigenschaft ebenfalls maßgebend sein soll (222), wird kaum Schiffe, viel weniger aber Luftfahrzeuge den Grundstücken und Gebäuden gleichsetzen wollen. (223) Dies entspricht auch den Intentionen des Gesetzgebers, der

(215) RGZ 152 S. 91 ff (98f) (216) BGHZ 26 S. 225 ff

(217) BGHZ 18 S. 226 ff

(218) BGHZ 20 S. 154; s.a. Rosenthal-Bohnenberg RdN. 195

(219) Krieger DJ 1941, 97; Abraham, Schiffshyp. S. 46

(220) ebenso Abraham, Schiffshyp. S. 119; ders. Seer. S. 31;

Soergel Anm. 6 zu § 93; Anm. 11 zu § 94 BGB.

(221) vgl. Staudinger-Coing Anm. 14 zu § 94, Anm. 8 zu § 93 BGB.

(222) s.o.N. 201; s.a. LG Duisburg MDZ 1958 S. 819.

(223) Staudinger-Coing Anm. 14 zu § 94 BGB.

eine zu weitgehende Immobilisierung des Luftfahrzeugs gerade vermeiden und es dem Fahrnisrecht unterstellen wollte. In der amtlichen Begründung wird u.a. auf die obigen Entscheidung des BGH Bezug genommen, wonach der Wechselmotor bei Kraftfahrzeugen nicht als wesentlicher Bestandteil anzusehen ist (224). Auch Guldemann (225) ist der Ansicht, daß die Wechselteile keine wesentlichen Bestandteile sind, wenn er vorschlägt, die wertvolleren unter ihnen - nämlich Triebwerke und Luftschrauben - als fiktive wesentliche Bestandteile zu behandeln und sie einer Eintragungspflicht zu unterwerfen. (226)

Zwar ergeben sich aus der Sonderstellung des Luftfahrzeugs in öffentlich-rechtlicher Hinsicht (227) auch Besonderheiten im Hinblick auf die sachenrechtliche Lage, doch führt dies nicht zur Anwendung der für Immobilien geltenden §§ 94 und 95 BGB. Auch der Zweck der Kreditsicherung und die Rücksichtnahme auf die Usancen in den Herstellerländern erfordern nicht die Änderung des Bestandteilsbegriffes. (228)

Allgemein werden daher die Motoren von Luftfahrzeugen als gewöhnliche Bestandteile angesehen. (229)(230). Dasselbe gilt auch für Luftschrauben.

3. Zubehör des Luftfahrzeugs.

Mangels einer speziellen Regelung richtet sich der Zubehörbegriff bei Luftfahrzeugen im deutschen Recht nach den §§ 97 ff BGB. Zu-

- (224) S. 21
- (225) Beitr. S. 67
- (226) ähnlich der Citeja-Entw.
- (227) vgl. dazu die oben N 83 angegebene Literatur, insbes. Honig, S. 58 ff.
- (228) Zur Unklarheit der in § 93 festgelegten Begriffe nach der neueren Rechtsentwicklung s.a. das Wohnungseigentumsg. vom 15.3.1951, BGBl. I S. 175.
- (229) vgl. Abraham, SeeR. S. 31; Riese, LuftR. S. 260; OLG Hbg. ArchLR 1931 S. 105; Scholz, S. 28, 46 ff; s.a. Art. 862 des ital. Cod. Nav.
- (230) Es erscheint fraglich, ob nicht RG und BGH im Gegensatz zum Schiffsmotor beim Lfz-Wechselmotor gewöhnlichen Bestandtl. angenommen hätten. Nach § 95 BGB ist Wesentlichkeit nicht gegeben, wenn die betr. Sache lediglich zu einem vorübergehenden Zweck eingebaut wurde. Kann man dies vom Schiffsmotor idR. auch nicht sagen, so wäre dies beim Wechselmotor des Lfz., der meist nach verhältnismässig kurzer Zeit ausgebaut wird, eher möglich.

behör sind nach § 97 BGB bewegliche Sachen (231), die nicht Bestandteile sind, dem wirtschaftlichen Zweck der Hauptsache dienen sollen und aus diesem Grund in einem bestimmten räumlichen Verhältnis zu der Hauptsache stehen. Auch hier ist für die Unterscheidung die Verkehrsanschauung maßgebend (§ 97 Abs. 1 S. 2 BGB).

Als dem wirtschaftlichen Zweck der Hauptsache dienlich sind beim Luftfahrzeug Sachen anzusehen, die dem Verkehrsbetriebe des Luftfahrzeugs im weitesten Sinne förderlich sind. Wie beim Schiff (232) sind hierunter sämtliche mit dem Betriebe des Luftfahrzeugs verbundenen Aktionen zu verstehen, der eigentliche Flug ebenso wie das Rollen auf Landebahn und Vorfeld, der Aufenthalt auf dem Flughafen und in der Reparaturhalle. Wie auch in Art. XVI des Genfer Pfandrechtsabkommens entsprechend geregelt, hebt die vorübergehende Trennung des Zubehörstücks von der Hauptsache die Zubegehöreigenschaft nicht auf (§ 97 Abs. 2 S. 2 BGB). Während aber § 97 Abs. 2 S. 1 die Zubegehöreigenschaft einer Sache nicht für gegeben erklärt, wenn die Sache nur vorübergehend für den wirtschaftlichen Zweck der Hauptsache benutzt wird, bringt § 31 LuftfzRG, der im übrigen dem § 31 SchRG entspricht, in Abs. 1 S. 2 eine wesentliche Erweiterung des bürgerlich-rechtlichen Zubehörbegriffs für das Luftfahrzeug im Geltungsbereich des LuftfzRG.

Das BGB fordert vom Zubehör, daß es d a u e r n d dem wirtschaftlichen Zweck der Hauptsache dienen soll. Zwar kann auch nach dem BGB eine nur kurze oder einmalige Benutzung die Zubegehöreigenschaft einer Sache begründen (233), es muß sich dann aber um solche Hauptsachen handeln, die selbst nur von kurzem Bestand sind, oder um Sachen, die zum Verbrauch für die Hauptsache bestimmt sind (234). Dauer der Zweckbestimmung hätte also zu be-

(231) wie beim Schiff also nicht Rechte, Frachtforderung usw.; vgl. Soergel-Abraham Anm. 1 zu § 4 SchRG.

(232) Soergel-Abraham aaO; der Begriff "Verkehrsbetrieb" mag dabei weiter zu fassen sein als der sich aus anderen luftrechtlichen Vorschriften ergebende. Es ist jeweils auf den Zweck einer Vorschrift abzustellen. Wie hier dürfte in § 36 LuftfzRG eine weitere Begriffsbestimmung Platz greifen als z.B. in § 33 LVG oder § 4 LuftVO; dazu Vierheilig-Föh Anm. 2 zu § 4.

(233) Palandt-Danckelmann Anm. 4 b; Soergel-Siebert RdN. 19 f; je zu § 97; Rosenthal-Bohnenberg RdN. 191.

(234) RGZ 77, 36 ff(38); Soergel aaO.

deuten, daß das Zubehörstück gemessen an seiner oder der Hauptsache Lebensdauer längere Zeit für den wirtschaftlichen Zweck der Hauptsache benutzt wird. Demgegenüber bedeutet die Regelung des LuftfzRG, daß bereits eine kurze, vorübergehende, also gerade nicht auf Dauer berechnete Bestimmung für den Verkehrsbetrieb des Luftfahrzeugs die Zugehörigkeit begründet. Das LuftfzRG geht mit dieser Regelung auch über Art. XVI des Genfer Pfandrechtsabkommens hinaus, wonach ebenfalls eine dauernde Zweckbestimmung die Zugehörigkeit zum Luftfahrzeug (sei es als Bestandteil oder als Zubehör) begründet (235).

Der Gesetzgeber hat sich zu dieser Regelung erst recht spät entschlossen. Der erste Entwurf des Bundesjustizministeriums enthält lediglich eine Verweisung auf § 31 SchRG (§ 4 des Entwurfs), welcher keine Veränderung des bürgerlich-rechtlichen Zubehörbegriffs bringt. Auch der vorläufige Referentenentwurf (237) kennt eine dem § 31 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG entsprechende Bestimmung nicht. Der Entwurf vom 9. 6. 1958 (238) enthält dagegen schon die endgültige Fassung des § 31, die dann Gesetz wurde. Sie steht im Zusammenhang mit der Erstreckung des Registerpfandrechts auf Ersatzteillager und soll Zweifel darüber ausschliessen, auf welches der Wechselteile eines Luftfahrzeugs sich das Registerpfandrecht erstreckt (239).

Anders als beim Bestandteil kann demnach beim Zubehör die Willensrichtung des über die jeweilige Sache Verfügenden ausschlaggebend sein. Eine Sache wird aus den o.a. Gründen zum Bestandteil, ohne daß es insoweit auf den Willen des Sacheigentümers ankäme. Dieser ist nur relevant, soweit es darum geht, eine bestimmte Sache in das Luftfahrzeug einzubauen. Anders beim Zubehör. Hier muß zur blossen räumlichen Anfügung der Sache zum Luftfahrzeug die Entscheidung des Verfügungsberechtigten kommen, daß diese Sache

(235) vgl. die ähnliche Regelung nach dem schweiz. und dem schwed. Gesetz, unten S. 264, 284.

(236) v. 16. 2. 56, ZLR 1956 S. 226 (237) ZLR 1955 S. 298 ff

(238) Bundestagsdrucksache Nr. 423

(239) Amtl. Begr. S. 24; s. a. Jäggi, Student. S. 68 f.

dem Luftfahrzeug zu dienen habe. Diese Bestimmung (Widmung) wird von demjenigen getroffen, der über die Sache und gleichzeitig über das Luftfahrzeug tatsächlich verfügen kann (240). Es ist nicht erforderlich, daß das Zubehör und das Luftfahrzeug im Eigentum derselben Person stehen. Das Registerpfandrecht erstreckt sich aber nur dann auf das Zubehör, wenn dies der Fall ist. Zubehör muß auch in einem bestimmten räumlichen Verhältnis zur Hauptsache, hier dem Luftfahrzeug stehen. Wann dies gegeben ist, kann nicht allgemein gesagt werden, zumal die Trennung des Zubehörs vom Luftfahrzeug keinen Einfluß auf die Zubehörereigenschaft zu haben braucht (241).

Nach dieser Regelung sind die dem Luftfahrzeug zugeordneten Einzelteile meist als Zubehör anzusehen (242), und zwar sowohl die für jedes Luftfahrzeug wie für Luftfahrzeuge besonderer Zweckbestimmung erforderlichen Teile. Hierzu gehören beispielsweise Navigationsgeräte (soweit sie nicht fest eingebaut sind), Karten, die vom Luftfahrzeug mitgeführten Papiere, das Inventar des Passagiertraumes, Bordküche, Bar usw., Fallschirme und andere Rettungseinrichtungen wie Schlauchboote, Schwimmwesten, Signalpistolen, Notfunkanlagen usw. (243) Zubehörstücke sind auch Gegenstände, die zum Betrieb eines Reklameflugzeugs oder -Luftschiffs erforderlich sind, wie Schleppleinrichtungen, sowie solche, die in anderen Spezialflugzeugen gebraucht werden, wie z.B. in Wetterbeobachtungs-, Vermessungs- und Forschungsflugzeugen.

Zum Zubehör sind sodann auch die Ersatzteile zu zählen, die von dem jeweiligen Luftfahrtunternehmen in besonderen Lagern bereit gehalten werden und zwar auch dann, wenn sie mit dem Einbau in das Luftfahrzeug zu (wesentlichen oder gewöhnlichen) Bestandteilen werden. Als Beispiele seien die lagernden Ersatzmotoren und die Vielzahl der dazugehörigen Ersatzteile, Ersatzräder und -reifen sowie Luftschrauben genannt.

(240) Vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 149; über die ausdrückliche Vorschrift im schweiz. Gesetz s.u.S. 264.

(241) Vgl. Abraham aaO.: Soergel-Siebert RdN. 21 f zu § 97.

(242) Schlögel, S. 17; Scholz, S. 47.

(243) Für das Schiff: Soergel-Abraham Anm. 1 zu § 4 SchRG.

(244) Scholz, S. 45; LG Duisburg MDR 1962 S. 819.

Zum Zubehör gehören auch zu verbrauchende Sachen, die indes von den Wechselteilen zu unterscheiden sind. Es handelt sich hierbei um solche Teile, die im Interesse der Unterhaltung des Luftfahrzeugs verbraucht und bei Defekten und beim Ausbau ausgeschieden werden (wie z.B. gewisse Kabel, Isolierungen, Glühlampen usw.) (244). Vom Verkehr nicht als Zubehör angesehen werden Sachen, die im Betrieb des Luftfahrzeugs unmittelbar verbraucht werden. Treibstoffe, Öle, Schmiermittel und auch Proviant aller Art sind daher kein Zubehör (245). (245a)

III. Der Umfang der Haftung.

Der Grundsatz der Pfandhaft.

Das Luftfahrzeug ist das wesentlichste Pfandobjekt des Registerpfandrechts. Ihm unterfallen sämtliche wesentlichen und gewöhnlichen Bestandteile, die für die Dauer ihrer Verbindung mit dem Luftfahrzeug also ebenfalls verhaftet sind. Allerdings ist hierzu nicht körperliche Verbindung des Bestandteils mit dem Sachganzen erforderlich; trotz vorübergehender Trennung eines Gegenstands vom Luftfahrzeug kann es sich um einen Bestandteil handeln (§ 31 Abs. 4). Eine dem § 1120 BGB entsprechende Regelung ist im LuftfzRG nicht vorhanden (246).

Bei den wesentlichen Bestandteilen ist die Haftung stets gegeben, sie können nicht Gegenstand besonderer Rechte sein (§ 93 BGB). Gewöhnliche Bestandteile sind jedoch von der Haftung für das Registerpfandrecht ausgeschlossen, wenn sie nicht im Eigentum des Luftfahrzeugeigners stehen (247). Regelmässig wird aber einheitliches Eigentum an sämtlichen Bestandteilen des Luftfahrzeugs bestehen. Auch ein nicht im Eigentum des Luftfahrzeugeigners befindlicher Bestandteil kann aber der Haftung des Registerpfandrechts unterliegen, wenn der jeweilige Gegenstand bereits zur Zeit der Begründung des Registerpfandrechts Bestandteil war und der Gläubiger sich in gutem Glauben befand. Nach § 16 LuftfzRG

(245) Mit anderer, wegen § 31 LuftfzRG nicht zu übertragender Begründung beim Schiff: Abraham, Schiffshyp. S. 149. Zum Zubehör gehören auch solche Sachen nicht, die lediglich einzelnen Besatzungsangehörigen zum persönlichen Gebrauch dienen. Sie sind nicht zum Dienst für das Luftfahrzeug bestimmt. Auch die Ladung ist nicht Zubehör des Luftfahrzeugs.

(245a) Zum Zubehör s.u.S. 46.

(246) vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 126 N. 65

(247) Sie können Gegenstand besonderer Rechte sein.

gilt nämlich der Inhalt des Registers zugunsten des gutgläubigen Erwerbers eines Registerpfandrechts (248) hinsichtlich des Eigentums am Luftfahrzeug, d.h. auch hinsichtlich des Eigentums an seinen wesentlichen und gewöhnlichen Bestandteilen, als richtig.

2. Die Entlassung aus der Pfandhaft.

Die ständige Mithaft sämtlicher Bestandteile und Zubehörstücke würde den Betrieb des Luftfahrzeugs ausserordentlich stören. Der Luftfahrzeugeigner wäre kaum in der Lage, die notwendigen Reparaturen und Auswechselungen von Verschleißteilen vorzunehmen, wenn die aus dem Luftfahrzeug ausgebauten Teile auf die Dauer noch mit dem Registerpfandrecht belastet wären. Er könnte beispielsweise kaum vom Herstellerwerk einen Austauschmotor erhalten, wenn er selbst nur einen noch dem Registerpfandrecht verhafteten alten Motor zur Verfügung stellen könnte. Andererseits mußte dem Interesse des Gläubigers an seiner Sicherheit und der Werterhaltung des Pfandobjekts genügt werden (249). Das LuftfzRG hat daher entsprechend den Regelungen im SchRG und BGB in bestimmten Fällen das Freiwerden von der Haftung des Registerpfandrechts angeordnet und läßt dem Luftfahrzeugeigner im Interesse der wirtschaftlichen Verwertung von Bestandteilen die Möglichkeit, dieselben zu veräußern. Das Gesetz stellt einerseits auf die Veräußerung oder Entfernung der Bestandteile vom Luftfahrzeug, andererseits auf die zugunsten des Gläubigers erfolgte Beschlagnahme ab (250). Werden Bestandteile des Luftfahrzeugs veräußert und von ihm entfernt, ehe sie von einem Gläubiger mit Beschlag belegt worden sind, so werden sie von der Haftung frei (§ 31 Abs.2 u.4 LuftfzR). Das Gleiche gilt, wenn Bestandteile in ein Ersatzteillager verbracht werden oder wenn sie im Rahmen ordnungsgemässer Wirtschaft aus dem Betrieb genommen werden (§ 31 Abs. 3 u.4 LuftfzRG).

{248} und eines Rechts an einem Registerpfandrecht.

{249} vgl. Guldemann, Beitr. S. 61.

{250} vgl. §§ 1120 ff BGB, § 31 SchRG.

Als Ersatzteillager kann hierbei nicht jede Stelle angesehen werden, an der Ersatz- und Wechselteile, ggf. auch verbrauchbare Sachen (Treibstoff und Öl) lagern, die zum Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind. Das LuftfzRG wollte eine Kollision mit dem Pfandrecht an einem Ersatzteillager vermeiden, in welchem Gegenstände lagern können, die bereits Bestandteil oder Zubehörstück von anderen Luftfahrzeugen und möglicherweise von diesen her mit den auf ihnen lastenden Registerpfandrechten belastet waren oder sind (251). Auch hätten sich Schwierigkeiten mit den Rangverhältnissen ergeben können. Die Enthaftung durch Verbringen in ein Ersatzteillager tritt also gemäß § 31 Abs. 4 LuftfzRG nur dann ein, wenn dieses die Voraussetzungen erfüllt, unter denen eine Kollision der verschiedenen Registerpfandrechte möglich wäre, wenn es sich also um ein Ersatzteillager handelt, auf welches ein Registerpfandrecht nach den §§ 68 ff LuftfzRG erstreckt werden kann. Die Voraussetzungen, die ein solches Ersatzteillager erfüllen muß, ergeben sich aus den genannten Bestimmungen im Zusammenhang mit Art. X des Genfer Pfandrechtsabkommens. Es ist nicht erforderlich, daß sich ein Registerpfandrecht bereits durch Erweiterung gemäß § 71 LuftfzRG auf das Ersatzteillager erstreckt (252).

Die Haftung von Bestandteilen für das Registerpfandrecht wird ebenfalls aufgehoben, wenn sie im Rahmen ordnungsgemäßer Wirtschaft vom Luftfahrzeug getrennt und entfernt werden. Auch insoweit entspricht die Regelung dem Schiffs- und Grundstückshypothekenrecht (253). Bestandteile müssen also vom einheitlichen Ganzen, dem Luftfahrzeug abgelöst (was von der Art der Befestigung abhängt (254)) und von ihm räumlich weggeschafft werden. Ein zeitweiliges Wegschaffen ändert jedoch an der Mithaft des Bestandteils nichts, es ist vielmehr erforderlich, daß die Entfernung

(251) Amtl.Begr. S. 25

(252) Das Verbringen in ein diesen Voraussetzungen nicht entsprechendes Ersatzteillager enthaftet nicht, es sei denn, daß die Bestandteilseigenschaft im Rahmen ordnungsgemäßer Wirtschaft gleichzeitig aufgehoben wird (§ 31 Abs. 4, Abs. 2 u.3). Zubehörstücke aller Art, die in einem Ersatzteillager i.S. der §§ 68 ff LuftfzRG aufbewahrt sind, können nur nach diesen Vorschriften verpfändet werden. Eine Vereinbarung über die Mithaft der dort lagernden Teile ist mit dinglicher Wirkung nicht möglich.

(253) vgl. § 31 SchRG, § 1122 BGB.

(254) z.B. Vernieten, Verschrauben, Schweißen.

von Dauer ist (255). Zur Trennung und Entfernung im Rahmen ordnungsgemässer Wirtschaftsführung sind alle Maßnahmen zu rechnen, die der Aufrechterhaltung des Verkehrsbetriebes des Luftfahrzeugs dienen. Hierzu gehören insbesondere das Ausbauen und Entfernen von Bestandteilen zum Zwecke der Auswechslung durch andere Teile (Wechselteile). Die Mithaft erlischt auch dann, wenn bei einer veränderten Zweckbestimmung des Luftfahrzeugs im Rahmen eines Umbaus (256) Bestandteile entfernt werden, sofern gleichzeitig das Luftfahrzeug für den veränderten Zweck eingerichtet wird.

Im Rahmen ordnungsgemässer Wirtschaft wird es selbst dann liegen, wenn statt hochwertiger Geräte und Instrumente (z.B. Triebwerke) solche von geringerem Wert eingebaut werden, sofern dadurch nur ein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb des Luftfahrzeugs gewährleistet bleibt. Bei unverhältnismässig großem Wertunterschied stehen dem Gläubiger dann allerdings die Sicherungsrechte des § 39 LuftfzRG zu.

Werden Bestandteile vom Luftfahrzeug getrennt und entfernt, weil der Betrieb des Luftfahrzeugs etwa wegen Überalterung aufgegeben wird, so greift § 31 Abs. 4 LuftfzRG nicht ein, weil dies regelmäßig nicht zur Führung einer ordnungsgemässen Wirtschaft gehört (257).

Wird schließlich ein Bestandteil vom Luftfahrzeug getrennt und veräußert, bevor er zugunsten eines Gläubigers in Beschlag genommen worden ist, so erlischt das Registerpfandrecht an ihm ebenfalls (§ 31 Abs. 2 u. 4 LuftfzRG). Dem Erfordernis der Veräußerung genügt das obligatorische Geschäft noch nicht, vielmehr muß bereits das dingliche Rechtsgeschäft abgeschlossen, der Bestandteil also - und zwar ohne gleichzeitige Übereignung des gesamten Luftfahrzeugs - übereignet worden sein (258). Der Bestandteil muß sodann für Dauer vom Luftfahrzeug abgetrennt und

(255) z.B. Triebwerksrevision.

(256) z.B. vom Passagierflugzeug in einen Frachter.

(257) vgl. Palandt-Hoche Anm. 2; Soergel-Baur RdN. 2 zu § 1122; Schaps-Abraham Bd. I S. 490 f; Baur, S. 336.

(258) Palandt-Hoche Anm. 2; Soergel-Baur RdN. 7 zu § 1121; Baur aaO.

räumlich von ihm fortgeschafft worden sein. Dabei müssen Veräußerung und Entfernung in einem inneren Zusammenhang stehen (259). Erfolgt keine Beschlagnahme durch den Gläubiger, so spielt die Reihenfolge von Veräußerung und Entfernung des Bestandteils keine Rolle. Für den Fall aber, daß der Gläubiger den Bestandteil in Beschlag nimmt, kommt es wegen des entsprechend anzuwendenden § 1121 Abs. 2 BGB (§ 31 Abs. 2 LuftfzRG) für die Enthftung des Bestandteils oder das Weiterbestehen der Haftung auf die Reihenfolge von Veräußerung, Entfernung und Beschlagnahme an. Letztere bedeutet dabei stets Anordnung der Zwangsvollstreckung oder einstweilige Verfügung wegen des dinglichen Anspruchs. Nur hinsichtlich der Bestandteile kommt auch die Pfändung wegen des dinglichen Anspruchs gemäß § 865 Abs. 2 S. 2 ZPO i.V.m. § 99 Abs. 1 LuftfzRG als Beschlagnahme in Betracht.

a. Wird ein Bestandteil nach Veräußerung und Entfernung beschlagnahmt, so erlischt das Registerpfandrecht hieran unabhängig davon, ob dem Erwerber des Bestandteils das Bestehen eines Registerpfandrechts am Luftfahrzeug bekannt war oder nicht (260).

b. Liegt die Beschlagnahme dagegen zwischen der Veräußerung und der Entfernung, so kommt es auf die Reihenfolge dieser beiden Akte an. Wurde der Bestandteil zunächst vom Luftfahrzeug entfernt, so dann von einem Gläubiger in Beschlag genommen und anschliessend erst vom Luftfahrzeugeigner veräußert, so steht der Veräußerung das Verbot der §§ 135 f BGB entgegen. Die Haftung erlischt aber bei gutem Glauben des Erwerbers nach § 936 BGB (261).

Bei der umgekehrten Reihenfolge greift § 1121 Abs. 2 BGB ein. Nach Satz 1 kann sich der Erwerber des Bestandteils nicht darauf berufen, daß er von dem Registerpfandrecht und von der hypothekarischen Haftung des Bestandteils keine Kenntnis gehabt habe.

(259) Palandt-Hoche Anm. 3; Soergel-Baur RdN. 8 zu § 1121; Baur aaO.; s.a. Rosenthal-Bohnenberg RdN. 3657 ff.

(260) Veräußerung und Entfernung von Bestandteilen wird in aller Regel im Zusammenhang mit dem Erwerb und dem Einbau neuer Wechselteile in das Luftfahrzeug stehen. Hier wird die Haftung bereits nach § 31 Abs. 2 u. 4 LuftfzRG erlöschen.

(261) § 936 BGB ist gem. § 98 Abs. 1 LuftfzRG nur bei Veräußerung des gesamten Luftfahrzeugs ausgeschlossen.

Die Bestandteile bleiben demnach auch nach Trennung und Veräußerung dem Registerpfandrecht verhaftet. Die Haftung erlischt indes dann, wenn der Erwerber gutgläubig die Bestandteile nach der Veräußerung und der Beschlagnahme vom Luftfahrzeug entfernt, wenn er also die Beschlagnahme weder kannte noch infolge grober Fahrlässigkeit nicht kannte (262). Nach § 23 Abs. 2 ZVG (263) steht dabei die Kenntnis vom Beschlagnahmeantrag der Kenntnis von der Beschlagnahme gleich (264).

c. Liegen Veräußerung und Entfernung nach der Beschlagnahme, so gelten wiederum die §§ 135 f, 936 BGB. Die Haftung der Bestandteile für das Registerpfandrecht bleibt also - abgesehen von den Fällen gutgläubigen Erwerbs - bestehen.

Werden selbständige Sachen in ein Luftfahrzeug eingebaut, so daß sie wesentliche Bestandteile werden, so erlöschen jegliche anderen Rechte an ihnen. Der Luftfahrzeugeigner wird Eigentümer dieser Sachen, und das Registerpfandrecht erstreckt sich auf sie. Handelt es sich bei den neu hinzugekommenen Sachen um solche, die nach dem Einbau zu gewöhnlichen Bestandteilen werden, so können Rechte Dritter an ihnen bestehen bleiben. Das auf dem Luftfahrzeug lastende Registerpfandrecht erstreckt sich mit dem Einbau nur dann auf Bestandteile, wenn der Luftfahrzeugeigner das Eigentum an ihnen erwirbt. Hierfür kommt auch ein gutgläubiger Erwerb nach § 932 BGB in Betracht.

Auf den einzubauenden Sachen können Registerpfandrechte von anderen Luftfahrzeugen oder von einem nach §§ 68 ff LuftfzRG verpfändeten Ersatzteillager ruhen. Erlischt das bisherige Registerpfandrecht an diesen Gegenständen nicht nach Maßgabe des § 31 LuftfzRG, so ist sein Verhältnis zu dem Registerpfandrecht problematisch, welches auf dem Luftfahrzeug lastet, in das die neuen Bestand-

(262) § 31 Abs. 3 u. 4 LuftfzRG; §§ 1121, 932 BGB.

(263) i. V. m. § 171 a ZVG.

(264) Die Haftung bleibt ebenfalls bestehen, wenn ein Versteigerungsvermerk im Pfandrechtsregister eingetragen ist; § 19, 23 Abs. 2 S. 2 ZVG i. V. m. § 171 a ZVG.

teile eingebaut werden sollen. Soweit es sich dabei nicht um wesentliche Bestandteile handelt, bei denen Sonderrechte durch den Einbau untergehen, ist anzunehmen, daß sie nunmehr von mehreren Registerpfandrechten erfaßt werden. Doch wird dieser Fall kaum eintreten; immerhin ist denkbar, daß eine Sache in anderer Weise als im Rahmen ordnungsgemässer Wirtschaftsführung von dem einen Luftfahrzeug entfernt und in ein anderes, ebenfalls mit einem Registerpfandrecht belastetes Luftfahrzeug eingebaut wird.

Auch das Zubehör haftet für das Registerpfandrecht, sofern es im Eigentum des Luftfahrzeugeigners steht (265). Denn es teilt in der Regel das rechtliche Schicksal der Hauptsache (266). Wie ausgeführt, verwendet das Gesetz einen sehr weitgehenden Zubehörbegriff (267), der auf das Merkmal der dauernden Zweckbestimmung verzichtet (268). Ähnlich wie beim Bestandteil werden Sachen der Haftung für das Registerpfandrecht unterworfen, sobald ihre Zubehörereigenschaft begründet wird, so z.B. wenn Gegenstände des Luftfahrtbedarfs in ein Luftfahrzeug eingebracht oder in einem Ersatzteildepot eingelagert werden, das nicht den Anforderungen der §§ 68 ff LuftfzRG entspricht.

Für die Dauer der Haftung von Zubehör gelten dieselben Regeln wie bei Bestandteilen. Zubehörstücke also, die sich nicht im Eigentum des Luftfahrzeugeigners befinden, etwa unter Eigentumsvorbehalt gelieferte Gegenstände, unterliegen der Haftung nicht (§ 31 Abs. 1 S. 1 LuftfzRG). Für das Erlöschen der Haftung stellt das Gesetz nicht wie beim Bestandteil auf Veräußerung und Entfernung ab, sondern statt der Entfernung im Rahmen ordnungsgemässer Wirtschaftsführung auf das Enden der Zubehörereigenschaft.

-
- (265) Bei Zubehör, das unter Eigentumsvorbehalt geliefert ist, und das der Pfandhaft nicht unterliegt, kann aber die Anwartschaft des Luftfahrzeugeigners auf Eigentumsübertragung vom Registerpfandrecht erfaßt werden; vgl. BGH JZ 1961 S. 634 ff; dazu Liermann, JZ 1962 S. 658 ff.
- (266) Hinsichtlich des Eigentumsübergangs fehlt eine dem § 4 Abs. 1 SchRG entsprechende Regelung. Die sich hier ergebende Vermutung ist aber wegen § 98 Abs. 1 LuftfzRG dem § 926 Abs. 1 S. 2 BGB zu entnehmen. Für den obligatorischen Vertrag s. § 314 BGB.
- (267) s.o.S. 40
- (268) Nach § 865 ZPO i.V.m. § 99 Abs. 1 LuftfzRG ist Zubehör nicht mehr selbständig pfändbar.

Das Zubehör wird also unter den gleichen Umständen aus der Haftung entlassen wie Bestandteile des Luftfahrzeugs. Von besonderer Bedeutung für das Zubehör ist das Verbringen in ein Ersatzteillager.

Der weite Zubehörbegriff wird durch die Regelung über das Erlöschen der Haftung nicht eingeschränkt; es wird lediglich die Haftung im Interesse der Klarheit und Rechtssicherheit verringert (269).

IV. der Miteigentumsanteil.

Einen eigenen Belastungsgegenstand bildet der Miteigentumsanteil (270)(271). Er kann daher unabhängig von einem auf dem gesamten Eigentum lastenden Registerpfandrecht und ohne Mitwirkung der übrigen Miteigentümer selbständig verpfändet werden (272). Da das Miteigentum wie Eigentum behandelt wird (273), haften entsprechend dem belasteten Anteil auch die dem Registerpfandrecht im übrigen mitverhafteten Gegenstände, also das Luftfahrzeug selbst mit seinen Bestandteilen und seinem Zubehör (274). Für das Erlöschen der Haftung gilt ebenfalls die für die Verpfändung des gesamten Eigentums am Luftfahrzeug geltende Regelung des § 31 LuftfzRG; Abweichungen, die eine eigene Darstellung erforderten, bestehen nicht.

Keine Besonderheiten in Bezug auf Beginn und Ende der Haftung sind schließlich gegeben, wenn nicht eines, sondern mehrere Luftfahrzeuge oder mehrere Anteile an einem Luftfahrzeug mit einem Registerpfandrecht belastet werden (275).

-
- (269) Amtl.Begr. S. 25; Zubehör kann durch Pfändung nicht enthaftet werden, § 865 Abs.2 S. 2 ZPO (§ 99 Abs. 1 LuftfzRG) die Pfändung ausschließt.
- (270) dazu unten S. 163 f.
- (271) vgl. Palandt-Woche Anm. 1; Soergel-Baur RdN. 1 je zu § 1114; Abraham, Schiffshyp. S. 143 (N. 226).
- (272) s.u.S. 163 f
- (273) vgl. Palandt-Woche Anm. 2 vor § 1008; s.a.Prause Anm. zu §§ 2, 3, 8 SchRG.
- (274) Abraham aaO.; Soergel-Baur aaO.
- (275) s.u.S. 165

V. Die unselbständigen Objekte des Registerpfandrechts.

1. Ersatzteillager.

Haftungsgegenstand des Registerpfandrechts kann auch ein Ersatzteillager in dem oben erwähnten Sinne sein (276). Es handelt sich hierbei nicht um ein selbständig verpfändbares Objekt; vielmehr kann ein an einem oder mehreren Luftfahrzeugen bestehendes Registerpfandrecht auf ein Ersatzteillager erweitert werden. Das Rechtsinstitut dieser Erweiterung stellt somit eine Sonderform des Registerpfandrechts dar, das wegen einer Reihe eigener Probleme in einem besonderen Abschnitt zu behandeln ist (277).

2. Forderungen.

Anders als die Grundstückshypothek erstreckt sich das Registerpfandrecht im Falle der Vermietung oder Verpachtung des Luftfahrzeugs nicht auf die Miet- oder Pachtzinsforderung (278). Diese Regelung entspricht derjenigen des Schiffshypothekenrechts (279). Auch Frachtforderungen, die ja in bestimmten Fällen der Vertragsausgestaltung (280) einer Mietzinsforderung entsprechen können, haften dem Pfandgläubiger nicht. Dementsprechend erstreckt sich das Registerpfandrecht auch nicht auf die Forderungen des Luftfahrzeugeigners aus Passageverträgen.

Diese Regelung dürfte wirtschaftlichen Gründen entspringen. Das Registerpfandrecht sollte als möglichst sicheres Recht ausgestaltet werden (281); es verträgt keine Komplizierungen, wie sie beispielsweise durch Schaffung verschiedener Arten des Registerpfandrechts (282) und durch Einbeziehen vielfältiger

(276) s.o.S. 40 f

(277) s.u.S. 172 ff. (278) vgl. § 1123 BGB.

(279) Schaps-Abraham Bd.I S. 496; Abraham, Schiffshyp.S. 172f

(280) so bei bestimmten Charterverträgen.

(281) Amtl.Begr. S. 20. (282) s.u.S. 161

Pfandgegenstände eintreten könnte. Auch kann sich der Gläubiger bei Mithaft der o.a. Forderungen anders als im Grundstücksrecht regelmässig nicht auf einen bestimmten Bestand derartiger Forderungen/einrichten (283), so daß eine im Interesse des Registerpfandrechts unerwünschte Rechtsunsicherheit eintreten könnte.

Das Registerpfandrecht erstreckt sich ferner nicht auf Schadensersatzansprüche, die dem Luftfahrzeugeigner gegenüber einem Dritten wegen Beschädigung des Luftfahrzeugs etwa aus Vertrag oder unerlaubter Handlung (z.B. Zusammenstoß) zustehen (284).

3. Entschädigungen.

Wird für die in öffentlichem Interesse erfolgte Entziehung, Beschädigung oder Benutzung eines Schiffes aufgrund Bundesgesetzes eine Entschädigung gewährt, so haftet diese nach Maßgabe der Art. 52, 53 a EGBGB i.V.m. §§ 32 f SchRG wie eine Versicherungsforderung (285). Das Registerpfandrecht an Luftfahrzeugen erstreckt sich nicht auf eine derartige Entschädigung, doch ist der Gläubiger eines Registerpfandrechts wenigstens insofern dem Schiffshypothekengläubiger gleichgestellt, als es sich um eine Inanspruchnahme des Luftfahrzeugs gemäß dem Bundesleistungsgesetz (286) handelt (287).

Nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 des Bundesleistungsgesetzes in Verbindung mit § 1 Nr. 6 der Rechtsverordnung vom 16.11.1956 (288) können u.a. Luftfahrzeuge als Leistungen herangezogen werden. Gemäß § 22 BLG ist hierfür vom Leistungsempfänger eine Entschädigung zu zahlen, die nach § 53 BLG zu hinterlegen ist, so-

(283) s.a. Abraham, Schiffshyp. S. 172 N. 2

(284) ebenso das Schiffshypothekenrecht, vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 495; anders einige ausl. Gesetze, z.B. das finnische und einige südamerikanische; s.u.S. 277 ff (286).

(285) hierzu Schaps-Abraham Bd. I S. 594 f; Abraham, Schiffshyp. S. 171

(286) vom 19.10.1956, BGBl. I S. 815 - BLG.

(287) vgl. amtl. Begr. S. 39 zu § 111

(288) Rechtsverordnung über die Bestimmung von Gegenständen, die als bewegliche Sachen im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 1, 6 und 6 des Bundesleistungsgesetzes gelten, BGBl. I S. 859.

fern der Luftfahrzeugeigner wegen der Anforderung des Luftfahrzeugs eine Pflicht zur Übereignung desselben nicht erfüllen kann oder wenn ihm das Luftfahrzeug nur sicherungsübereignet war (289) Für diesen Fall bestimmt § 55 S. 3 BLG, daß bei Luftfahrzeugen, die mit einem Registerpfandrecht belastet sind, auf das Verteilungsverfahren die Vorschriften über die Verteilung des Erbes bei Zwangsversteigerung des Luftfahrzeugs anzuwenden sind. Der Gläubiger des Registerpfandrechts wird also entsprechend dem Werte seines Rechts an der hinterlegten Summe beteiligt (§§ 105 ff, 171 a ZVG).

4. Die Versicherungsforderung.

a. Von größter Bedeutung für die Sicherheit des Gläubigers eines Registerpfandrechts ist die Erstreckung des Pfandrechts auf die Versicherungsforderung. Auf diese Weise wird ihm als Ersatz für verlorengegangene (etwa abgestürzte) bisher ihm haftende Pfandobjekte die Haftung der Forderung gegen den Versicherer gewährt. Der Entwurf des Bundesjustizministeriums (290) hat noch ganz davon abgesehen, die Haftung auf die Versicherungsforderung zu erstrecken, weil die Versicherungsverträge in der Regel kurzfristig seien, grössere Haftungsausschlüsse vorsähen und weil daher dem Gläubiger keine Vorteile aus einer solchen Erstreckung entstünden. Das Institut für Luftrecht hat dagegen in seiner Stellungnahme zu diesem Entwurf (291) die Einbeziehung der Versicherungsforderung befürwortet (292).

(289) i.d.F. § 113 des LuftfzRG.

(290) ZLR 1955 S. 233; dazu Scholz, S. 64; Bodenschatz, S.270

(291) ZLR 1956 S. 309 ff

(292) Sie war auch schon in Art. 4 des Citeja-Entwurfs vorgesehen.

Nach dem LuftfzRG erstreckt sich entsprechend der Regelung im SchRG das Registerpfandrecht auch auf die Forderung gegen den Versicherer, sofern die ihm verhafteten Gegenstände (Luftfahrzeug, Bestandteile, Zubehör) zugunsten des Luftfahrzeugeigners versichert sind. Auch hier handelt es sich also nicht um ein selbständiges Pfandobjekt des Registerpfandrechts (293).

b. Der Eigentümer bzw. der Halter eines Luftfahrzeugs ist zwar nach § 43 LVG zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung für Schäden an Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden, und nach § 50 LVG zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung für Schäden an Fluggästen verpflichtet (294), es besteht aber keine gesetzliche Verpflichtung, das Luftfahrzeug selbst zu versichern. Eine derartige Verpflichtung wurde auch durch das LuftfzRG nicht begründet, obwohl das Registerpfandrecht dadurch beträchtlich an Wert gewonnen haben würde. Tatsächlich sind zwar die meisten in der Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeuge in der einen oder anderen Form gegen Unfälle, Feuer usw. versichert (295), doch kann sich der Gläubiger eines Registerpfandrechts hierauf nicht verlassen. Um seine Rechte zu sichern und sein Risiko herabzumindern, müßte er daher bei Hingabe des zu sichernden Darlehens auf Abschluß eines ihm in Art und Umfang ausreichend erscheinenden Versicherungsvertrages durch den Luftfahrzeug-eigner dringen. Wegen des erheblich geringeren Umfangs des Geschäfts der Luftfahrzeug-Beleihung haben sich noch nicht - wie in den "Allgemeinen Darlehensbedingungen" von Schiffs-beleihungsbanken (296) - typische Darlehensverträge von grös-

(293) Wegen der häufigen Haftungsausschlüsse der Versicherungsbedingungen kann es sich hier wiederum nur um eine zusätzliche Sicherung handeln; vgl. Scholz, S. 62 f.

(294) Zum Schiffsrecht vgl. Prause Anm. zu §§ 32 f SchRG; s.a. Baur, S. 342.

(295) Dazu Bodenschatz, S. 269. Nur 35 bis 40 % der in der Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeuge sind nicht versichert.

(296) Dazu Schaps-Abraham Bd. I S. 499.

serer Bedeutung herausgebildet, doch sind im Register für Pfandrechte an Luftfahrzeugen beim Amtsgericht in Braunschweig (297) mehrere Registerpfandrechte aufgrund ein und desselben Vertragstyps bestellt worden, dem bekannte und eingeführte Darlehensbedingungen zugrundegelegt haben dürften. Dieser Vertragstyp enthält unter anderem folgende Bestimmung :

"Der Schuldner verpflichtet sich, das verpfändete Flugzeug stets in ordnungsgemäsem und flugfähigem Zustande zu erhalten und es nebst Zubehör zum vollen Wert gegen Feuer, Diebstahl und Verlust zu versichern und die Versicherung während der Dauer des Registerpfandrechts aufrecht zu erhalten, zum Schutze des Gläubigers einen Versicherungsschein unverzüglich beizubringen und auf Verlangen des Gläubigers auch die Ansprüche aus der auf das Flugzeug genommenen Versicherung abzutreten."

Der Vertrag bestimmt ferner, daß der Gläubiger das Recht zur fristlosen Kündigung haben soll, wenn der Schuldner diese Verpflichtung verletzt. (298)

Der Gläubiger eines Registerpfandrechts wird daneben darauf dringen müssen, daß der Schuldner ausreichenden Versicherungsschutz vereinbart. Hier sind die verschiedenartigen Haftungsausschlüsse und Leistungsverweigerungsrechte in den Versicherungsbedingungen von Bedeutung. Der Gläubiger kann dabei durch entsprechende Fassung der Darlehensbedingungen den Schuldner zur Erfüllung der sich aus dem Versicherungsvertrag unter Umständen ergebenden Obliegenheiten anhalten, er kann

(297) s.u. § 11

(298) Im übrigen wird bei Verletzung vertraglicher Versicherungspflichten der Versicherungspflichtige Schadensersatz leisten müssen; vgl. Bruck-Möller Anm. 66 zu § 1 VVG; BGH VersR. 1953 S. 283 ff. Das ist selbstverständlich kein vollwertiger Ersatz für die Haftung der Versicherungsforderung, insbesondere bei Zahlungsschwierigkeiten des Eigentümers. Es kann daher zu empfehlen sein, daß der Gläubiger des Registerpfandrechts selbst eine Kaskoversicherung für das belastete Luftfahrzeug nimmt; dazu Bischoff, VersR. 1963 S. 8 ff; Schaps-Abraham Bd. I S. 500; s.a. Baur, S. 342.

aber auch vereinbaren, daß objektive Risikobegrenzungen durch entsprechende Vertragsausgestaltung mit dem Versicherer so weit als möglich vermieden werden. So kann der Gläubiger sich ausbedingen, daß der Versicherer - gegen Erhöhung der Versicherungsprämie - auf den Einwand der Leistungsfreiheit wegen grober Fahrlässigkeit verzichtet. (299)

c. Für die Kasko-Versicherung von Luftfahrzeugen bestehen in der Bundesrepublik Deutschland einheitliche Versicherungsbedingungen (300). Aufgrund dieser Allgemeinen Versicherungsbedingungen, die im wesentlichen den Bedingungen für die Kraftfahrzeugversicherung entsprechen, kann ein Luftfahrzeug gegen verschiedenartige Risiken versichert werden. Auch der Umfang des Versicherungsschutzes kann verschieden bestimmt werden. Der Versicherungsnehmer kann das Luftfahrzeug allein oder auch mit dem Zubehör oder schließlich dieses allein versichern lassen. (301) Der Versicherungsvertrag kann daher den unterschiedlichen Bedürfnissen der Luftfahrzeugtypen und ihrer Benutzungsarten angepaßt werden.

Die Luftfahrzeug-Vollkaskoversicherung deckt den Verlust oder die Beschädigung des Luftfahrzeugs am Erdboden, in der Luft,

(299) vgl. § 61 VVG; § 4 Ziff. 9 AKB Lu; dazu Bodenschatz, S. 275.

(300) Diese Bedingungen wurden von dem Deutschen Luftpool ausgearbeitet, einer Rückversicherungsgemeinschaft für die Luftfahrzeug-Kaskoversicherung, zu der die bedeutendsten Erst- und Rückversicherer zusammengeschlossen sind. Der Deutsche Luftpool übernimmt zwar nicht den Abschluß der einzelnen Versicherungsverträge, aber die Bearbeitung von Kaskoschäden. Von ihm werden daher häufig Anfragen an das Amtsgericht in Braunschweig über die dingliche Lastenfreiheit von Luftfahrzeugen gerichtet; s. dazu unten § 11. Den Kaskoversicherungen von Lfz. liegen die Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Kaskoversicherung von Luftfahrzeugen (AKB-Lu) zugrunde, die durch Besondere Bedingungen für die einzelnen Lfz-Arten ergänzt werden. Es sind dies die Besonderen Bedingungen für die Kaskoversicherung von Motorflugzeugen (LuK 1), Segelflugzeugen (LuK 2), Ballonen (LuK 3) sowie die Besonderen Bedingungen für die Stilliegeversicherung von Luftfahrzeugen (LuK 4).

(301) für die Schiffshypothek vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 155 f

auf dem Wasser oder auf dem Transport infolge eines Unfalls. Daneben werden Schäden durch Feuer und Diebstahl sowie durch betriebsfremde Personen gedeckt (302). Es kann aber auch eine besondere Stilliegeversicherung abgeschlossen werden.

Schäden, die an einem Ersatzteillager aufgrund der genannten Ereignisse entstehen, werden allerdings nicht durch die Luftfahrzeugkaskoversicherung gedeckt, sondern durch eine besonders abzuschliessende Sachversicherung. Die Kaskoversicherung für Luftfahrzeuge bezieht sich nämlich nur auf die Zelle und die jeweils eingebauten Motoren (303).

d. Die Regelung im LuftfzRG entspricht derjenigen des SchRG und im wesentlichen auch der des BGB über die Gebäudeversicherung (§§ 32 bis 38 LuftfzRG)(304). Die Rechte der beteiligten Personen sind ferner denen angeglichen, die sich aus dem Versicherungsvertragsgesetz (305) ergeben, wobei aber insbesondere der Schutz des Gläubigers materiell geringer ist als der sich aus den §§ 99 ff VVG ergebende (306).

Die Heranziehung der Vorschriften des VVG ist nicht unbedenklich. Während die Schiffskaskoversicherung als Transportversicherung anzusehen ist (307), für welche die §§ 129 ff VVG gelten, fehlt eine dem § 129 Abs. 2 VVG entsprechende Vorschrift für das Luftfahrzeug. Das LuftfzRG verweist auch nicht auf die §§ 778 ff HGB, so daß lediglich die §§ 1 bis 80 des VVG anzuwenden sind. Die Anwendung einzelner weiterer Bestimmungen, beispielsweise des § 132 VVG zum Schutze des Versicherers, erscheint zwar wünschenswert, doch wird sie wegen der grossen Verschiedenheit von Luftfahrzeugen und Binnenschiffen abzulehnen sein, zumal dem Bedürfnis zur Anwendung

(302) § 3 AKB-Lu (303) § 1 AKB-Lu; Bodenschatz, S. 272

(304) §§ 1127-1130 BGB; §§ 35 a, 100 ff VVG

(305) vom 30.5.1908, RGBL. S. 263 - VVG

(306) vgl. Sasse, VersR. 1959 S. 407 ff.

(307) vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 160; s.a. Prause Anm. zu § 32 SchRG.

dieser Vorschriften durch entsprechende Gestaltung der Versicherungsbedingungen wird entsprochen werden können. (308)

e. Hat der Luftfahrzeugeigner oder für seine Rechnung ein anderer für das Luftfahrzeug eine Versicherung genommen, so erstreckt sich nach § 32 LuftfzRG das Registerpfandrecht auf die Versicherungsforderung. Es muß also aufgrund eines Versicherungsvertrages ein Anspruch auf Ersatz einer am Luftfahrzeug eingetretenen Beschädigung, einer Wertminderung oder des Verlusts entstehen können. Nach § 32 LuftfzRG ist dabei erforderlich, daß der Eigentümer des Luftfahrzeugs der Versicherte ist; auf die Person des Versicherungsnehmers kommt es dagegen nicht an. Der Versicherungsvertrag kann also von dem Eigentümer selbst, einem Dritten (etwa dem Halter) oder von dem Gläubiger eines Registerpfandrechts abgeschlossen worden sein (309). Dabei muß die Versicherung das mit einem Registerpfandrecht belastete Luftfahrzeug betreffen. Diese Voraussetzung erfüllt aber auch eine Versicherung für Bestandteile und Zubehörstücke des Luftfahrzeugs, sofern diese dem Registerpfandrecht verhaftet sind (310). Gegenstände, die nicht Objekt eines Registerpfandrechts sein können, unterfallen also dem § 32 LuftfzRG selbst dann nicht, wenn sie in ein und demselben Versicherungsvertrag mit dem Luftfahrzeug aufgenommen worden sind. Eine für diese nichthaftenden Gegenstände (311) wegen Eintritts des Versicherungsfalles entstandene Versicherungsforderung haftet dem Gläubiger des Registerpfandrechts daher nicht. Die Versicherungsforderung

(308) Es ist str., ob die §§ 129 ff VVG auf Lfze. anzuwenden sind. Hinsichtlich der Kfze. hat das RG (RGZ 13a, 208 ff) dies u.a. unter Hinweis auf § 148 Abs. 2 VAG abgelehnt. Möller, S. 172 f lehnt die Heranziehung der öffentlich-rechtlichen Bestimmung des VAG ab und hält auch die Lfz-Kaskoversicherung für eine Transportversicherung, wobei er nicht auf das versicherte Interesse (das Lfz.) abstellt, sondern auf die Gefahren, die in beiden Fällen identisch seien; vgl. Scholz, S. 36.

(309) S.a. Abraham, Schiffshyp. S. 161; oben N. 298.

(310) S.a. Abraham aaO.; Bodenschatz, S. 272; § 1129 BGB.

(311) s.o.S. 40 ff.

haftet auch nicht für Registerpfandrechte, die nach dem Versicherungsfall entstanden sind.

Die §§ 32 ff LuftfzRG sollen dem Gläubiger Ersatz für den ursprünglichen Haftungsgegenstand gewähren. Demgemäß äussern diese Bestimmungen ihre besonderen Wirkungen auch erst mit dem Entstehen der Versicherungsforderung, d.h. von dem Augenblick an, in dem das versicherte Luftfahrzeug beschädigt, vernichtet oder sonst in seinem Werte gemindert wird. Die Höhe der nunmehr dem Registerpfandrecht verhafteten Versicherungsforderung, ihr genauer Entstehungszeitpunkt sowie Art und Umfang des Versicherungsschutzes bestimmen sich nach dem konkreten Versicherungsvertrag. Dabei kann der Anspruch des Versicherten im Einzelfall von besonderen formellen Erfordernissen wie Schadensanzeige, Schadensprotokoll usw. abhängen. (312)

Für die Haftung der Versicherungsforderung kommt es demnach grundsätzlich auf den Zeitpunkt des Versicherungsfalles an. Der Entstehungszeitpunkt des Registerpfandrechts ist hierfür nur insofern von Belang, als er vor dem Versicherungsfall liegen muß (313).

Es ist unerheblich, ob dem Versicherer die Belastung des Luftfahrzeugs mit einem Registerpfandrecht bekannt ist. Die Kenntnis des Versicherers spielt jedoch für die Frage eine Rolle, ob er durch Zahlung an den Luftfahrzeugeigner oder an den Versicherungsnehmer befreit wird (314).

f. Ist ein versichertes Luftfahrzeug mit einem Registerpfandrecht belastet, so ändert sich an dem Vertragsverhältnis zwischen dem Versicherer und dem Versicherungsnehmer grundsätzlich nichts. Sowohl die Rechte des Versicherers (Anspruch

(312) vgl. §§ 7 ff AKB-Lu; es handelt sich hierbei z.T. um sogen. Obliegenheiten; dazu Bodenschatz, S. 273.

(313) Für das Schiff Abraham, Schiffshyp. S. 161.

(314) § 32 Abs.2 S. 1 LuftfzRG; s.u.S. 58 ff.

auf Prämienzahlung, Kündigung, ggf. Rücktritt) als auch seine Pflichten bleiben unverändert bestehen. Dasselbe trifft für Rechte und Pflichten des Versicherungsnehmers zu.

Eine gewisse Ausweitung des zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer bestehenden Vertragsverhältnisses tritt jedoch ein, wenn der Gläubiger des Registerpfandrechts dieses Recht bei dem Versicherer vor dem Versicherungsfall (formlos)(315) anmeldet (§ 34 Abs. I LuftfzRG). Durch diese Anmeldung wird eine Mitteilungspflicht des Versicherers gegenüber dem Gläubiger des Registerpfandrechts begründet, die diesen in die Lage versetzen soll, selbst gegen den Willen des Versicherers (§ 38 LuftfzRG) das Versicherungsverhältnis durch Prämienzahlung anstelle des Versicherungsnehmers aufrecht zu erhalten (316). Die Anmeldung des Registerpfandrechts beim Versicherer bewirkt ausserdem bereits vor dem Schadensfall, daß ihm gegenüber Ereignisse, welche das Versicherungsverhältnis vorzeitig beenden oder den Versicherungsschutz mindern, erst zwei Wochen nach dem Zeitpunkt wirksam werden, in welchem ihm der Versicherer hiervon Mitteilung gemacht hat. Diese Regelung des § 34 LuftfzRG soll den Gläubiger des Registerpfandrechts in die Lage versetzen, rechtzeitig vor Ablauf des Versicherungsschutzes für den Abschluß eines neuen Versicherungsvertrages zu sorgen (317). Da der Versicherer bei Verletzung dieser Mitteilungspflicht nach § 823 Abs. 2 BGB ggf. dem Gläubiger des Registerpfandrechts bis zur Höhe der Versicherungssumme Schadensersatz leisten müßte, wird er den Gläubiger von den in § 34 LuftfzRG aufgezählten Tatbeständen frühzeitig in Kenntnis setzen (318).

(315) vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 505; § 17 AKB-Lu fordert aber für sämtliche Anzeigen und Willenserklärungen gegenüber dem Versicherer die Schriftform. Vgl. § 35 LuftfzRG über den Empfänger dieser Mitteilung bei einer Versicherung durch mehrere Versicherer.

(316) Dazu Schaps-Abraham aaO. S. 505, 509; zahlt der Gläubiger selbst Prämien auf den Versicherungsvertrag, so erweitert sich nach § 38 Abs. 2 LuftfzRG der Haftungsumfang des Registerpfandrechts insofern, als nunmehr die verhafteten Sachen auch für diese Zahlungen einstehen.

(317) vgl. Schaps-Abraham aaO.

Abgesehen von dem Fall der Anmeldung gemäß § 34 LuftfzRG und unabhängig hiervon wird das Versicherungsverhältnis bloß durch die Tatsache der Belastung des Luftfahrzeugs mit einem Registerpfandrecht nach § 36 LuftfzRG in seinem Umfange erweitert (319). Obwohl der Versicherer infolge des Verhaltens des Versicherungsnehmers oder des Versicherten von seiner Leistung entsprechend den Vertragsbedingungen frei werden kann (320), bleibt seine Verpflichtung gegenüber dem Gläubiger des Registerpfandrechts bestehen. Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn sich das Verhalten des Versicherungsnehmers oder des Versicherten nicht auf den Betrieb des Luftfahrzeugs (321) bezieht. Gegenüber § 36 SchRG, welcher dem § 36 LuftfzRG im übrigen entspricht, ist demnach die Haftung des Versicherers verringert. Beim Schiff ist nicht der gesamte Betrieb erfaßt, der Versicherer ist vielmehr nur dann auch dem Gläubiger gegenüber von seiner Leistung frei, wenn sich dieser Haftungsausschluß auf bestimmte Umstände gründet, welche das Risiko des Versicherers i.d.R. erheblich vergrößern (322). Der Gesetzgeber motiviert diese Abänderung gegenüber dem Schiffshypothekenrecht damit, daß das Risiko des Luftverkehrs erheblich höher sei (323).

In diesen Fällen der §§ 34 und 36 LuftfzRG wird ein Legalschuldverhältnis zwischen dem Versicherer und dem Gläubiger des Registerpfandrechts begründet. Dieses richtet sich grundsätzlich nach den Bedingungen des Versicherungsvertrags, soweit sie nicht durch §§ 34, 36 LuftfzRG ersetzt werden (324).

(318) Dazu Bodenschatz, S. 272. Zum Wirksamwerden dieser Mitteilung vgl. § 35 Abs. 2 LuftfzRG (i.d.F. der Berichtigung v. 25.3.1959, BGBl. I S. 223).

(319) Zur Ausdehnung des Versicherungsschutzes durch das LuftfzRG Bodenschatz, S. 273.

(320) Zu den objektiven Haftungsausschlüssen vgl. § 4 AKB-Lu; zu den Leistungsverweigerungsrechten des Versicherers aufgrund Obliegenheitsverletzungen durch den Versicherungsnehmer vgl. § 7 Ziff. 8 AKB-Lu; Bodenschatz aaO.

(321) Zum Begriff des Betriebes s.o. S. 37

(322) vgl. § 36 SchRG; Schaps-Abraham Bd. I S. 506 f.

(323) Amtl. Begr. S. 25

g. Nach ihrem Entstehen, regelmässig also mit dem Versicherungsfall, haftet die Versicherungsforderung dem Registerpfandrecht anstelle des Luftfahrzeugs (325). Die Haftung äussert sich darin, daß der Gläubiger des Registerpfandrechts die Stellung eines Pfandgläubigers an der Versicherungsforderung nach den für die Verpfändung einer Forderung geltenden Vorschriften der §§ 1273 ff BGB erhält. (326)(327)

Daraus folgt, daß der Eigentümer des Luftfahrzeugs oder der Versicherungsnehmer von vornherein in der Verfügung über die Versicherungsforderung beschränkt ist. Zwar ist nach dem Versicherungsfall noch die Abtretung der Versicherungsforderung möglich (328), nicht aber der Verzicht und ohne Zustimmung des Gläubigers der Vergleich hinsichtlich der Versicherungsforderung (329).

- (324) Bodenschatz, S. 273; Schaps-Abraham Bd. I S. 507 f. § 36 LuftfzRG ist eine Schutzbestimmung zugunsten des Gläubigers des Registerpfandrechts. Sie greift nicht ein, wenn der Gläubiger durch den Ausfall der Versicherungsforderung keinen Schaden erleidet, so, wenn die durch das Registerpfandrecht gesicherte Forderung höher ist als die Versicherungssumme oder der Wert des Luftfahrzeugs. Vgl. Bodenschatz aaO.m.Nachw.; Schaps-Abraham aaO.m.Nachw.. Im übrigen tritt die weitere Haftung der Versicherungsforderung nach § 36 LuftfzRG auch dann nicht ein, wenn aus anderen Gründen der Schutz des Gläubigers nicht gerechtfertigt ist, so, wenn er gleichzeitig der Eigentümer des Luftfahrzeugs ist. Dies ist allerdings nur im Falle des § 64 Abs. 1 LuftfzRG denkbar. vgl. Schaps-Abraham aaO.; Prause, Anm. zu § 36 SchRG.
- (325) Je nach dem Umfang des eingetretenen Schadens sowie der Höhe der gesicherten und der Versicherungsforderung handelt es sich um eine Mithaft oder um die alleinige Haftung der Versicherungsforderung. Da grundsätzlich auch das Flugzeugwrack noch haftet, wird meist Mithaft gegeben sein.
- (326) § 32 Abs. 2 S. 1 LuftfzRG.
- (327) Da diese Vorschriften entsprechend anzuwenden sind, gelten insbesondere auch die §§ 1281 f BGB für die dem Registerpfandrecht haftende Versicherungsforderung.
- (328) Die Versicherungsforderung bleibt dann jedoch mit dem Registerpfandrecht belastet.
- (329) Vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 499. Soweit dem Versicherungsvertrag die AKB-Lu zugrundeliegen, ist die Abtretung der Versicherungsforderung ohne Genehmigung des Versicherers nicht zulässig (§ 15 AKB-Lu). Im übrigen kann der Abtretung einer Versicherungsforderung das Verbot des § 399

Nach Eintritt des Versicherungsfalls bewirkt die Belastung des Luftfahrzeugs mit einem Registerpfandrecht aber auch, daß der Versicherer über die Versicherungsforderung nicht mehr unbeschränkt verfügen kann (330). Der Versicherer kann nämlich nach Fälligkeit der Versicherungsforderung grundsätzlich nur noch an den Gläubiger des Registerpfandrechts zahlen. Dieser kann sein Recht jetzt ohne vorherige Beschlagnahme geltend machen, soweit nicht die Vorschriften des LuftfzRG, insbesondere des § 32 Abs. 2 entgegenstehen (331). Der Versicherer kann die Versicherungssumme jedoch mit Wirkung gegenüber dem Gläubiger an den Versicherungsnehmer zahlen, wenn der Gläubiger über den Versicherungsfall in Kenntnis gesetzt wurde und der Auszahlung der Versicherungssumme nicht innerhalb von zwei Wochen (332) seit Kenntniserlangung widersprochen hat (§ 32 Abs. 2 S. 2 bis 4 LuftfzRG) (333).

Unabhängig von einer Mitteilung an den Gläubiger des Registerpfandrechts kann der Versicherer die Versicherungssumme dann an den Versicherungsnehmer auszahlen, wenn sie dazu verwendet wird, das Luftfahrzeug wiederherzustellen und wenn diese Wiederherstellung gesichert ist (§ 33 Abs. 1 LuftfzRG). Es kommt hierbei, anders als im Grundstücksrecht (334), nicht darauf an, ob der Versicherungsvertrag eine Wiederherstellungsklausel enthält. Die Art der Wiederherstellung kann

-
- (noch 329) BGB entgegenstehen, sofern nämlich der Versicherungsvertrag eine Wiederherstellungsklausel enthält und das ausgezahlte Geld nur zur Reparatur des Luftfahrzeugs bzw. Neuanschaffung eines Luftfahrzeugs verwendet werden darf.
- (330) Auch hier ist wiederum ein gesetzliches Schuldverhältnis zwischen Versicherer und dem Gläubiger des Registerpfandrechts anzunehmen; vgl. N. 324.
- (331) vgl. Palandt-Hoche Anm. 1; Soergel-Baur RdN. 3 je zu § 1128; vgl. im übrigen §§ 1228, 1282 BGB, §§ 864 Abs. 1, 765 Abs. 2 ZPO; § 99 Abs. 1 LuftfzRG; Schaps-Abraham Bd. I S. 499; Baur, S. 342.
- (332) Wie nach § 32 Abs. 2 S. 2 SchRG beträgt diese Frist zwei Wochen, während § 1128 BGB eine Frist von einem Monat gewährt.
- (333) Hat der Gläubiger seine Hypothek dem Versicherer angemeldet, so ist im Grundstücksrecht Zahlung des Versicherers an den Versicherungsnehmer nur nach seiner schriftlichen Zustimmung mit befreiender Wirkung möglich; § 1128 Abs. 2 BGB. Eine entsprechende Bestimmung fehlt im LuftfzRG wie im SchRG.
- (334) Vgl. § 1230 BGB

nicht allgemein bestimmt werden; es ist auch nicht allgemein festzulegen, unter welchen Umständen die Wiederherstellung gesichert ist. In Verträgen mit Wiederherstellungsklausel wird die Art der Wiederherstellung und der Sicherstellung jeweils vereinbart sein (335); im übrigen ist nach Treu und Glauben zu entscheiden, ob die Wiederherstellung als gesichert anzusehen ist (336). Von der Art des Luftfahrtunternehmens und des eingetretenen Schadens, unter Umständen auch von der Tatsache, daß das Luftfahrzeug bereits zur Reparatur gegeben ist (337) wird es ggf. abhängen, ob der Versicherer mit befreiender Wirkung zahlen kann.

Aus Ansprüchen wegen Bergung und Hilfeleistung im Auslande können auch an deutschen, in der Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeugen dingliche Vorzugsrechte entstehen, die nach Art. IV des Genfer Pfandrechtsabkommens und §§ 76 f LuftfzRG anzuerkennen sind. Sie können dem Berechtigten ein dingliches mit Vorrang ausgestattetes Recht am Luftfahrzeug gewähren (338). Bestehen derartige Rechte an einem versicherten Luftfahrzeug, so kann der Versicherer mit befreiender Wirkung gegenüber den Gläubigern gewöhnlicher Registerpfandrechte die Versicherungssumme an die bevorrechtigten Gläubiger auszahlen (§ 33 Abs.2 S. 2 LuftfzRG). Voraussetzung ist allerdings, daß die Ersatzpflicht des Eigentümers gegenüber diesen bevorrechtigten Gläubigern von der Versicherung umfaßt war. Dieser Bedingung entspricht § 3 Ziff. 4 der genannten Versicherungsbedingungen, wonach der Versicherer auch für Bergungs- und Transportkosten des beschädigten Luftfahrzeugs haftet (339).

(335) In den AKB-Lu findet sich keine Wiederherstellungsklausel, vgl. Ziff. 7.

(336) § 1130 BGB; §§ 97, 193 VVG; Palandt-Woche Anm.1 b; Soergel-Baur RdN.1, 3 je zu § 1130; Abraham, Schiffshyp. S. 164; Schaps-Abraham Bd. I S. 504.

(337) Auch die Art des Reparaturunternehmens wird eine Rolle spielen.

(338) s.u.S. 190 ff.

(339) Dazu Bodenschatz, S. 273.

Der Versicherer kann ferner dann mit befreiender Wirkung an den Versicherungsnehmer oder den Luftfahrzeugeigner zahlen, wenn die Gläubiger aller Registerpfandrechte sich mit dieser Zahlung einverstanden erklärt haben (340).

Die in § 36 LuftfzRG angeordnete Verlängerung des Versicherungsverhältnisses zugunsten des Gläubigers eines Registerpfandrechts hat auch für die Zeit nach dem Eintritt des Versicherungsfalls Bedeutung. Tritt nämlich der Versicherer dann vom Vertrag zurück, so bleibt unabhängig von den Rücktrittsgründen die Verpflichtung gegenüber dem Gläubiger mit den oben dargestellten Folgen bestehen (341).

h. Die Versicherungsforderung soll nach dem Eintritt des Versicherungsfalls nicht ständig für das Registerpfandrecht haften. Wie Bestandteile und Zubehör (342) kann daher auch die Versicherungsforderung aus der Haftung entlassen werden. Dies tritt dann ein, wenn dem Interesse des Gläubigers an der Aufrechterhaltung eines ausreichenden Pfandgegenstands Genüge getan ist. Aus diesem Grund erlischt die Haftung der Versicherungsforderung in den Fällen des § 32 Abs.2 und des § 33 LuftfzRG mit der Zahlung des Versicherers an den Versicherungsnehmer, an den Gläubiger einer bevorrechtigten Forderung und an den Eigentümer oder an ein Reparaturunternehmen. (343)(344)

(340) Vgl. Schaps-Abraham Bd.I S. 500. Ist die Versicherungsforderung noch nicht fällig, so kann der Versicherer nur an die Gläubiger und den Versicherten gemeinsam zahlen; vgl. Bodenschatz aaO. § 1281 BGB.

(341) s.o.S. 58; vgl. §§ 16 ff (18) VVG; Schaps-Abraham Bd.I S. 507.

(342) s.o.S. 41 (343) s.o.S. 60

(344) Der Gesetzgeber spricht einerseits ausdrücklich vom Erlöschen der Haftung (§ 33 Abs.2 LuftfzRG), andererseits nur von der gegenüber dem Gläubiger des Registerpfandrechts wirksamen Zahlung. Hieraus ist aber nicht zu schliessen, daß in diesen Fällen die Haftung der vom Versicherer ausgezahlten Forderung weiterbesteht.

Aus demselben Grunde erlischt die Haftung der Versicherungsforderung auch, wenn das Luftfahrzeug oder der sonst versicherte und dem Registerpfandrecht verhaftete Gegenstand (Bestandteil oder Zubehör) wiederhergestellt oder wenn entsprechender Ersatz beschafft worden ist (§ 33 Abs.2 S. 1 LuftfzRG). Das dem Registerpfandrecht in erster Linie haftende Objekt, also das Luftfahrzeug nebst Zubehör und Bestandteilen, gewährt dem Gläubiger wiederum die volle, ursprüngliche Sicherheit (345).

i. Um dem Versicherer einen Ausgleich dafür zu gewähren, daß er nach den §§ 34 Abs.2 bis 4, 36 LuftfzRG leistet, bestimmt § 37 LuftfzRG, daß das Registerpfandrecht in dem Umfange auf ihn übergeht, wie er den Gläubiger befriedigt (346). Soweit der Versicherer Gläubiger nicht oder nicht vollständig befriedigt, kann aber der in Abs. 1 angeordnete gesetzliche Forderungsübergang gegenüber diesen Gläubigern nicht geltend gemacht werden; das auf den Versicherer übergegangene Registerpfandrecht erhält demnach Rang nach deren Rechten. (347)

(345) Auch nach der Zahlung an bevorrechtigte Gläubiger nach §§ 75 ff LuftfzRG (§ 33 Abs. 2 S.2.) ist das Luftfahrzeug wieder ein sicheres Pfandobjekt.

(346) Vgl. § 104 VVG; Soergel-Baur RdN. 7 zu § 1127.

(347) Bei einer Zahlung nach § 34 Abs.2 u.4 LuftfzRG erhalten diejenigen Gläubiger den Vorrang, die ihr Recht gegenüber dem Versicherer angemeldet hatten; vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 508.
Nach alledem ist das Risiko des Versicherers durch ein Registerpfandrecht nicht unerheblich gesteigert. Der gesetzliche Forderungsübergang stellt demgegenüber keinen vollwertigen Ausgleich dar. Vgl. Bodenschatz, S. 273. Wegen dieser Risiko-Erhöhung bestimmen die AKB-Lu in § 13 Abs. 1, daß die Versicherung ausser Kraft treten solle, wenn das Luftfahrzeug verpfändet wird. Da nach § 9 LuftfzRG Luftfahrzeuge, die in der Lfzrolle eingetragen sind, nur noch mit einem Registerpfandrecht belastet werden können, ist in § 13 AKB-Lu offensichtlich das Registerpfandrecht gemeint. Der Versicherer wird sich jedoch gegen entsprechenden Prämienzuschlag auch mit einer Verpfändung gemäß dem LuftfzRG einverstanden erklären. Nach § 18 AKB-Lu bedarf es hierzu der Aufnahme entsprechender Bedingungen in den Versicherungsschein bzw. einen Anhang zu diesem. S.a. Bodenschatz aaO.; vgl. Schaps-Abraham aaO. zum Schicksal der persönlichen Forderung bei Übergang des Registerpfandrechts nach § 37 LuftfzRG. S.a. Prause Anm. zu § 37 SchRG.

§ 4 Die Entstehung des Registerpfandrechts.

I. Vertragliche Registerpfandrechte.

1. Die Voraussetzungen.

Das Registerpfandrecht wird grundsätzlich durch Rechtsgeschäft begründet, durch Einigung zwischen Gläubiger und Eigentümer und Eintragung im Register für Pfandrechte an Luftfahrzeugen (§ 5 LuftfzRG)(348). Ein Registerpfandrecht kann ferner im Wege der Zwangsvollstreckung, eine "Luftfahrzeughypothek" schließlich unmittelbar aufgrund eines gesetzlichen Tatbestandes entstehen. (349)

a. Für die rechtsgeschäftliche Einigung zwischen dem Eigentümer des Luftfahrzeugs und dem Gläubiger gelten die allgemeinen Regeln des BGB. Sie ist zwar formlos wirksam; ist sie aber mit der Bewilligung zur Eintragung des Pfandrechts verbunden, so ist zu ihrem Nachweis nach § 37 SchRO in Verbindung mit § 86 Abs.1 LuftfzRG erforderlich, daß diese zur Niederschrift des Registerrichters abgegeben oder durch öffentliche oder öffentlich beglaubigte Urkunden nachgewiesen wird. (350).

Die Einigung bindet die Parteien grundsätzlich erst mit der Eintragung des Registerpfandrechts. Wie bei der Grundstücks- und der Schiffshypothek tritt jedoch die Bindung im Regelfall schon vor der Eintragung ein, wenn nämlich die Erklärungen unter den in § 5 Abs. 2 LuftfzRG genannten Formerfordernissen

(348) entsprechend § 8 Abs.2 i.V.m.§ 3 Abs.1 SchRG, § 873 BGB.

(349) Der Sonderfall, Bestellung eines Registerpfandrechts für eine Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber, war noch in dem Entw.des BJM, ZLR 1956 S. 223ff (§§2,4)(vgl.auch Begr.zu § 2, ZLR 1956 S.250; Stellungnahme des luftrechtl.Instituts ZLR 1956 S.309 zu § 2) vorgesehen, ist dann aber in der endgültigen Fassung des Gesetzes entfallen (§ 8 LuftfzRG)(vgl.amtl.Begr. S. 23).

(350) s.a.§ 29 Abs. 1 GBO; regelmässig wird in der Einigung die Bewilligung enthalten sein, s.N. 352.

verlautbart, d.h. unter anderem gerichtlich oder notariell beurkundet oder gegenüber dem Gericht abgegeben sind. Die Einigung beinhaltet - auch dies keine Besonderheit gegenüber dem Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht - die bezweckte Rechtsänderung, in diesem Falle also die Belastung eines oder mehrerer bestimmter und im einzelnen bezeichneter Luftfahrzeuge mit einem nach Umfang, Inhalt und Höhe bestimmten Registerpfandrecht.

Neben ihr ist gemäß § 29 SchRO (351) erforderlich, daß der Eigentümer des Luftfahrzeugs die Eintragung des Registerpfandrechts bewilligt, wobei aber diese Bewilligung regelmässig in der Einigung enthalten sein wird (352). Zur Eintragung ist schließlich noch der Antrag des Eigentümers oder des Gläubigers erforderlich (353).

b. Neben diesen rechtsgeschäftlichen Voraussetzungen ist zur Wirksamkeit des Registerpfandrechts die Eintragung im Pfandrechtsregister erforderlich (354). Sie ist selbständiges Erfordernis neben der Einigung zwischen Eigentümer und Gläubiger und setzt Bewilligung und Antrag voraus. Sie muß den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere denjenigen des LuftfzRG entsprechen. Das Registerpfandrecht entsteht daher nicht, wenn die Eintragung inhaltlich unzulässig ist, so, wenn sie entgegen § 8 LuftfzRG eine Wechselforderung betrifft. Mit dem Erfordernis der Eintragung des Registerpfandrechts entspricht das LuftfzRG im übrigen den Vorschriften des Genfer Pfandrechtsabkommens (355).

(351) i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG.

(352) Für das Grundstücksrecht Palandt-Hoche Anm. 3 d zu § 873 BGB; Rosenthal-Bohnenberg RdN. 3010; Baur S. 122f.

(353) § 23 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG; s.a. unten S. 228 ff.

(354) Der Gesetzgeber hat die Eintragung im Pfandrechtsregister nicht zu einer Voraussetzung nur für die Drittwirkung des Registerpfandrechts gemacht (wie es in einigen Auslandsrechten der Fall ist; s.u.S. 264 ff), sondern entsprechend Grundstücks- und Schiffshypothek zu einer Voraussetzung der Entstehung.

(355) Artikel I

c. Inhaltlich muß die Eintragung der Einigung entsprechen. Insbesondere müssen sich Einigung und Eintragung hinsichtlich der Höhe der gesicherten Forderung decken. Bei Divergenzen entscheidet grundsätzlich der jeweils niedrigere Betrag (356). Für den Inhalt der Eintragung, die in der zweiten Abteilung des Registers erfolgt (357), geben die §§ 24 f LuftfzRG noch weitere Vorschriften. Entsprechend der Regelung in §§ 1115 BGB, 24 SchRG müssen Gläubiger, Geldbetrag und (ggf.) Zinssatz der Forderung, welche das Registerpfandrecht sichern soll, und (ggf.) Nebenleistungen in dem Register eingetragen werden. Zur Individualisierung der Forderung ist es zweckmässig, die Natur der dem Registerpfandrecht zugrundeliegenden Forderung kurz zu kennzeichnen (358). Im übrigen genügt es dem § 24 LuftfzRG, wenn sich der Inhalt von Registerpfandrecht und Forderung aus der Bezugnahme auf die Eintragungsbewilligung ergibt. Dies betrifft z.B. Bestimmungen über Zins- und Kündigungstermine, besondere Zahlungs- und Darlehensbedingungen (359).

Für die Höchstbetragshypothek gilt entsprechendes. Hier ist jedoch nur die Angabe des Gläubigers und des Höchstbetrags erforderlich (§ 24 Abs.1 LuftfzRG) (360).

d. Zum Entstehen des Registerpfandrechts bedarf es der Einigung und der Eintragung. Eine Eintragung ohne Einigung zwischen Eigentümer und Gläubiger ist unwirksam und läßt ein Registerpfandrecht nicht entstehen. Sie wahrt regelmässig auch nicht

-
- (356) Vgl. für die Schiffshypothek Schaps-Abraham Bd. I S. 343; für das Grundstücksrecht Palandt-Hoche Anm. 4 a zu § 873.
(357) vgl. § 6 Abs. 1 Allg. Vfg.
(358) So z.B. Darlehens-, Restkaufgeldforderung: Schaps-Abraham Bd. I S. 480; Palandt-Hoche Anm. 2 zu § 1115; s.a. Prause Anm. zu § 24 SchRG; Heinerici-Gilgan, S. 366.
(359) Deren Fehlen hindert die Entstehung des Registerpfandrechts nicht, während bei Fehlen der in § 24 Abs. 1 LuftfzRG genannten Angaben das Registerpfandrecht nicht entsteht.
(360) S.a. unten S. 169 ff; über Registerpfandrechte für Darlehensforderungen bestimmter Kreditanstalten vgl. § 24 Abs. 2 LuftfzRG; dazu Schaps-Abraham aaO.; Heinerici-Gilgan, S. 368.

die Rangstelle, sofern nicht die Voraussetzungen des § 25 Abs.1 LuftfzRG gegeben sind, nachträglich also keine wirksame Einigung erzielt wird. Dennoch hat eine Eintragung auch bei Unwirksamkeit oder Fehlen der Einigung die Vermutung der Richtigkeit gemäß § 15 LuftfzRG für sich (361).

e. Das Registerpfandrecht entsteht mit dem letzten der beiden erforderlichen Akte; entweder - bei vorangegangener Einigung - durch die Eintragung oder im Falle nachträglicher Einigung erst mit dieser. Damit erwirbt der Gläubiger das Registerpfandrecht (362). Da das Registerpfandrecht aber der Sicherungshypothek entspricht, ist dies regelmässig aber erst dann der Fall, wenn bereits eine Forderung besteht, z.B. wenn die Darlehensvaluta ausgezahlt sind.

Der Schuldner hat grundsätzlich keine Möglichkeit, einem gutgläubigen Erwerb des Registerpfandrechts vorzubeugen, solange ihm der Gegenwert (Darlehen) noch nicht zugeflossen ist. Er kann nicht etwa die Bewilligung unter der Bedingung geben, daß ihm vom Gläubiger die Darlehensvaluta ausgezahlt werden. Wie bei der Sicherungshypothek des Grundstücksrechts kann er auch keinen Widerspruch nach § 1139 BGB eintragen lassen (363). Da das LuftfzRG kein Eigentümerpfandrecht kennt, ein nicht valutierte Registerpfandrecht daher nicht dem Eigentümer zusteht, kann auch kein Widerspruch nach § 21 LuftfzRG schützen. Eine Vormerkung nach § 10 LuftfzRG zur Sicherung eines Anspruchs auf Löschung des Registerpfandrechts ist ausgeschlossen (363a). Der Schuldner genießt allerdings dadurch Schutz, daß der gutgläubige Erwerb der angeblich gesicherten Forderung nicht möglich ist, der gutgläubige Erwerber des

(361) S.dazu unten S. 246.

(362) Anders bei der Briefhypothek des BGB, wo Briefübergabe an den Gläubiger erforderlich ist, § 1117 BGB.

(363) § 1185 Abs.2 BGB.

(363a)s.u.S. 213

Registerpfandrechts also das Bestehen einer Forderung dartun müßte (364).

2. Haftung für Kapital und Zinsen.

Vom Entstehungszeitpunkt des Registerpfandrechts an haftet das Luftfahrzeug (365) einerseits für das gesicherte Kapital, andererseits für die vertraglich vereinbarten Zinsen und Nebenleistungen soweit sie im Register eingetragen sind (366). Ohne daß es einer Eintragung bedürfte, haftet das Luftfahrzeug aber auch für die gesetzlichen Zinsen der Forderung, insbesondere also für Verzugszinsen (367) sowie für die Kosten der Kündigung und der Rechtsverfolgung zum Zwecke der Befriedigung aus dem Luftfahrzeug (368).

Während grundsätzlich nachträgliche Erweiterungen des Inhalts eines Registerpfandrechts nur dann zulässig sind, wenn die gleich- oder nachstehenden Berechtigten ihre Zustimmung erteilen (369), gilt hinsichtlich der Erhöhung des Zinssatzes auf 5 % eine Besonderheit. Hier nämlich sowie bei bloßer Änderung von Zahlungszeit und Zahlungsort ist die Zustimmung der im Range Gleich- oder Nachberechtigten nicht erforderlich (370).

Der Eintragung im Register bedarf es auch nicht, soweit das Luftfahrzeug für den Anspruch des Gläubigers auf Erstattung bestimmter versicherungsrechtlicher Beträge haftet (371).

-
- (364) Vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 474; Palandt-Woche Anm. 2; Soergel-Baur RdN. 2 je zu § 1185; Baur, S. 355. Dem Schuldner, Eigentümer sowie nachstehenden Gläubigern stünde bei fehlender Valutierung auch der Berichtigungsanspruch des § 18 LuftfzRG zu (s. u. S. 213); im übrigen könnte der Eigentümer auch eine Einigungserklärung bedingt abgeben.
- (365) Einschließlich der sonstigen Pfandobjekte.
- (366) §§ 1 und 24 LuftfzRG.
- (367) § 46 LuftfzRG; vgl. §§ 288, 291 BGB; für Schadensersatzansprüche aus Verzug haftet das Lfz. dagegen nicht; vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 522.
- (368) § 29 LuftfzRG, entsprechend § 29 SchRG, § 1118 BGB.
- (369) Dazu unten S. 138 ff; eine solche inhaltliche Erweiterung ohne Zustimmung der genannten Berechtigten ist nicht schlechthin unzulässig, sie erhält jedoch nicht den Rang des geänderten (erweiterten) Registerpfandrechts.
- (370) § 30 LuftfzRG; vgl. § 30 SchRG, § 1119 BGB; Schaps-Abraham Bd. I S. 488 f.
- (371) § 38 Abs. 2 LuftfzRG.

3. Gutgläubiger Erwerb eines Registerpfandrechts.

Es wurde oben ausgeführt, daß das Registerpfandrecht durch Rechtsgeschäft zwischen dem Eigentümer des Luftfahrzeugs und dem Gläubiger bestellt werden kann. Wegen des gesetzlich vorgeschriebenen Zusammenwirkens des Registergerichts und des Luftfahrt-Bundesamtes (372) wird in aller Regel derjenige Eigentümer des Luftfahrzeugs sein, der sich als solcher durch entsprechenden Eintrag im Pfandrechtsregister ausweist (373). Gelegentlich könnte indes auch ein in Wirklichkeit nicht Berechtigter als Eigentümer im Pfandrechtsregister eingetragen sein. Dann genießt diese Eintragung öffentlichen Glauben zugunsten desjenigen, der rechtsgeschäftlich ein Registerpfandrecht erwirbt (374).

Nach § 16 Abs. 1 S. 1 LuftfzRG wird zugunsten des Gläubigers, dem das Registerpfandrecht bestellt werden soll, fingiert, daß der eingetragene auch der wirkliche Eigentümer des Luftfahrzeugs ist. Nach Satz 2 wird zu seinen Gunsten ferner fingiert, daß der Eigentümer in der Verfügung über das Luftfahrzeug nicht - relativ - beschränkt ist, wenn sich dies nicht aus dem Pfandrechtsregister ergibt. Diese Fiktion (375) gilt jedoch nur dann, wenn die Unrichtigkeit der Eigentumseintragung nicht aus dem Pfandrechtsregister ersichtlich ist (376) und wenn der Erwerber des Registerpfandrechts gutgläubig ist. § 16 LuftfzRG vermutet indes den guten Glauben,

(372) Dazu unten S. 227.

(373) Zur Neueintragung anlässlich der Bestellung eines Registerpfandrechts unten S. 235.

(374) Es wurde bereits ausgeführt, daß sich der Eigentumserwerb von Luftfahrzeugen ausserhalb des Registers vollzieht. Daher sind auch die Gutglaubensvorschriften des LuftfzRG abweichend vom SchRG gestaltet; sie beziehen sich nicht auf den Erwerb des Eigentums an einem Luftfahrzeug. Es sei auch an dieser Stelle vermerkt, daß nach § 98 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG der gutgläubig-lastenfreie Erwerb eines Luftfahrzeugs ausgeschlossen ist. Für den Schutz des gutgläubigen Erwerbs eines Registerpfandrechts waren aber auch im LuftfzRG besondere Vorschriften über das Eigentum erforderlich; s. dazu § 80 Abs. 2; § 82, § 90 Abs. 2 LuftfzRG.

(375) Vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 473.

(376) Durch einen Widerspruch oder in sonstiger Weise.

(377), so daß dem Erwerber ggf. der böse Glaube nachgewiesen werden müßte (378). Dieser ist gegeben, wenn der Erwerber des Registerpfandrechts von der Unrichtigkeit des Pfandrechtsregisters positive (379) Kenntnis zur Zeit der Entstehung des Registerpfandrechts hatte (380).

Die Fiktion des § 16 LuftfzRG gilt allerdings nur für die Fälle echten rechtsgeschäftlichen Erwerbs eines Registerpfandrechts. Es sind sowohl die gesetzlichen Erwerbsgründe, wie die anschliessend zu behandelnden Fälle gesetzlicher oder richterlicher Begründung von Registerpfandrechten ausgeschlossen (381). Auf die Art des rechtsgeschäftlichen Erwerbs kommt es dagegen nicht an (382).

Sind die Voraussetzungen des § 16 LuftfzRG gegeben, so erwirbt der Gläubiger das von ihm bestellte Registerpfandrecht genauso, wie wenn er mit dem wirklichen Eigentümer des Luftfahrzeugs kontrahiert hätte. Die Bestellung des Registerpfandrechts durch den eingetragenen Nichteigentümer hat sämtliche Wirkungen gegenüber dem nicht eingetragenen Eigentümer, insbesondere sind alle weiteren Verfügungen des gutgläubigen Erwerbers über das Registerpfandrecht unabhängig von seinem guten oder bösen Glauben rechtswirksam (383).

(377) Entsprechend § 892 BGB, § 16 SchRG.

(378) Vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 475.

(379) Zur Frage, ob Tatsachenkenntnis ausreicht: Schaps-Abraham Bd. I S. 475 m. weit. Nachw.; Palandt-Hoche Anm. 6; Soergel-Baur RdN. 25 f zu § 892; s. a. amtl. Begr. S. 24.

(380) § 16 Abs. 2 LuftfzRG stellt auf den Eintragungsantrag ab oder, falls später, auf den Zeitpunkt der Einigung; vgl. Schaps-Abraham aaO.; Palandt-Hoche Anm. 7 zu § 892.

(381) Wegen weiterer Einzelheiten s. u. S. 243 ff; s. a. die Kommentierungen zu § 892 BGB; Schaps-Abraham Bd. I S. 474 ff; Palandt-Hoche Anm.; Soergel-Abraham RdN.; Prause Anm. je zu § 16 SchRG; Heinerici-Gilgan, S. 318 ff; Erman-Honke Einl. § 1204 Anh. 8.

(382) Zur rechtsgeschäftlichen Abtretung unten S. 126

(383) Palandt-Hoche Anm. 4 b; Soergel-Baur RdN. 37 ff je zu § 892; Schaps-Abraham Bd. I S. 476.

II. Gesetzliche und richterliche Registerpfandrechte.

1. Zwangsvollstreckung und Arrestvollziehung.

Ein Registerpfandrecht kann auch durch Zwangsvollstreckung und Arrestvollziehung in Verbindung mit den entsprechenden Eintragungen im Register entstehen (richterliches Registerpfandrecht) (384).

a. Wie beim eingetragenen Schiff richtet sich die Zwangsvollstreckung in ein Luftfahrzeug, das in der Luftfahrzeugrolle eingetragen ist, gemäß § 99 Abs. 1 LuftfzRG nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen. § 99 LuftfzRG erklärt dabei die für die Zwangsvollstreckung in eingetragene Schiffe geltenden Bestimmungen der ZPO für sinngemäß anwendbar. In das ZVG wurden besondere Bestimmungen für das eingetragene Luftfahrzeug aufgenommen, wobei zu bemerken ist, daß die Anwendung dieser Vorschriften zwar von der Eintragung des Luftfahrzeugs in der Luftfahrzeugrolle, nicht aber von der vorherigen Eintragung des Luftfahrzeugs im Pfandrechtsregister abhängt (385).

Hiernach erfolgt die Zwangsvollstreckung in ein in der Luftfahrzeugrolle eingetragenes Luftfahrzeug durch Zwangsversteigerung oder durch Eintragung eines Registerpfandrechts (§ 870 a ZPO). Ist das Luftfahrzeug noch nicht mit einem Registerpfandrecht belastet und daher im Pfandrechtsregister noch nicht eingetragen, so muß es zum Zwecke der Zwangsvollstreckung eingetragen werden (386).

(384) § 99 LuftfzRG i.V.m.den Vorschriften der ZPO; zur Bestellung eines Registerpfandrechts im Vergleichsverfahren s. § 93 Abs. 4 VerglO., § 98 Abs.3 LuftfzRG; ZVG-Komm. Anm. 7 zu § 171 a ZVG; Mümmeler, S. 2.

(385) Amtl.Begr. S. 32.

(386) § 171 c ZVG; amtl.Begr.aaO.; s.a.Schmidt-Räntsch, Betr. 1959 S. 563 f.

Obwohl das eingetragene Luftfahrzeug gewöhnlich wie eine bewegliche Sache behandelt wird (387) und sich der Eigentumsübergang nach den Vorschriften des § 929 BGB vollzieht, (388) ist eine Pfändung durch den Gerichtsvollzieher ausgeschlossen. Stattdessen ordnet das Gericht die Bewachung und Verwahrung des Luftfahrzeugs an. Bei der Eigenart des Luftfahrzeugs und des Registerpfandrechts sowie der sich aus dem Genfer Pfandrechtsabkommen ergebenden Probleme entstehen Besonderheiten auch für die Zwangsvollstreckung, die in den durch § 109 LuftfzRG eingeführten §§ 171 a-n ZVG berücksichtigt sind. Im wesentlichen entsprechen diese Bestimmungen den Regelungen bei der Schiffshypothek (389).

Die Eintragung eines Zwangsregisterpfandrechts setzt einen Antrag des Gläubigers voraus, der einen auf eine bestimmte Geldforderung bezogenen vollstreckbaren Titel in Händen hat. (390) Ein solches Registerpfandrecht kann auch von amtswegen eingetragen werden (391).

Neben Antrag bzw. Ersuchen, für welche im übrigen nicht die strengen Formerfordernisse des § 37 SchRO gelten, sind weder Einigung noch Eintragungsbewilligung erforderlich. Die Eintragung wird auf dem Schultitel vermerkt (392). Das Registerpfandrecht entsteht mit der Eintragung (393). Sein Inhalt bestimmt sich im übrigen nach den allgemeinen Vorschriften des LuftfzRG. (394)(395)

(387) s.o.S. 29

(388) Wie beim Seeschiff, im Gegensatz aber zum Binnenschiff.

(389) Abraham, Schiffshyp. S. 205 ff; Schaps-Abraham Bd.I S. 552 ff; Prause Anm. zu § 47 SchRG; Heinerici-Gilgan, S. 285 ff; ZVG-Komm. Anm. zu § 171 a; Mümmler, S. 2; s.a. Wiczorek, Nachtr. (1963) N IV b 222 ff.

(390) Die Forderung darf nicht identisch sein mit einer bereits durch ein Registerpfandrecht gesicherten; vgl. Staudinger-Scherübl Anm. 23 zu § 1147.

(391) § 169 Abs. 2 i.V.m. § 171 f ZVG.

(392) § 870 a Abs. 2 ZPO.

(393) § 870 a Abs. 2, § 867 ZPO, § 99 LuftfzRG.

(394) Bis Herbst 1962 waren in Braunschweig drei Fälle eingetragen, bis Sommer 1965 zwei weitere.

(395) Abraham, Schiffshyp. S. 207; auf § 54 FGG verweist das LuftfzRG nicht. Vgl. auch Staudinger-Scherübl, Vorbem. 8 ff vor § 1113; Schaps-Abraham Bd.I S. 426 f. Heinerici-Gilgan bezeichnen die entsprechenden Fälle als gesetzliche Hypotheken, vgl. S. 352.

b. Zur Vollziehung des Arrestes in ein in die Luftfahrzeugrolle oder das Pfandrechtsregister eingetragenes Luftfahrzeug nimmt der Gerichtsvollzieher das Luftfahrzeug in Verwahrung und Bewachung. Ausserdem wird für die Forderung ein Registerpfandrecht eingetragen (§ 99 Abs. 2 LuftfzRG).

Insoweit besteht eine Abweichung von § 931 ZPO, wonach bei eingetragenen Schiffen ein der Schiffshypothek gleichstehendes Pfändungspfandrecht an dem Schiff oder Schiffsbauwerk entsteht. Es sollte - offenbar wiederum mit Rücksicht auf das Genfer Pfandrechtsabkommen - ein Zusammentreffen von Registerpfandrechten mit andersgearteten dinglichen Rechten am Luftfahrzeug vermieden werden (396). In den Fällen, in welchen nach dem Gesetz über die Zulässigkeit der Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen (397) eine Beschlagnahme unzulässig ist, unterbleibt beim Arrest die Verwahrung und Bewachung durch den Gerichtsvollzieher (§ 99 Abs. 2 LuftfzRG). Ein Registerpfandrecht wird jedoch eingetragen. Es handelt sich hierbei um Luftfahrzeuge, die ausschließlich staatlichen oder postalischen Zwecken dienen, auf öffentlichen Fluglinien eingesetzt sind sowie die dazugehörigen Ersatzluftfahrzeuge, ferner andere Luftfahrzeuge des entgeltlichen Personen- oder Güterverkehrs soweit sie abflugbereit sind (398). Dieses Gesetz, das in Ausführung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen vom 29. 5. 1933 (399) ergangen ist, stellt sicher, daß im Linienverkehr eingesetzte Luftfahrzeuge und Luftfahrzeuge mit staatlichen und gewerblichen Aufgaben nicht durch den verhältnismässig schnell und leicht zu erwirkenden Arrest und ähnliche Maßnahmen in ihrem Verkehrsdienst behindert werden (400).

(396) Amtl. Begr. S. 33.

(397) vom 17. 3. 1935, RGBl. I S. 385; vgl. LuftRKomm. Bd. I S. 481.

(398) Vgl. Nibler, DöV 1956 S. 709 ff; Mümmler, S. 2; ZVG-Komm. zu §§ 171 a ff; StJSch Anm. III zu § 923.

(399) RGBl. 1935 II S. 301.

(400) LuftRKomm. Bd. I S. 480 f. Für das Seerecht vgl. Gesetz über das Internationale Abkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Immunität der Staatsschiffe vom 9. 7. 1927 (RGBl. II S. 483); Schaps-Abraham Bd. I S. 566; s.a. § 482 HGB; Staudinger-Scherübl Vorbem. 13 ff vor § 1113; Heinerici-Gilgan, S. 286 ff; Wendt MDR 1963 S. 448.

Wie beim Zwangsregisterpfandrecht bedarf es beim Arrestpfandrecht keiner Einigung zwischen Gläubiger und Eigentümer des Luftfahrzeugs und keiner Bewilligung. Das Registerpfandrecht entsteht mit der Eintragung, wobei auch hier wiederum unter Umständen die Neueintragung des Luftfahrzeugs in das Pfandrechtsregister erforderlich ist.

Inhaltlich handelt es sich beim Arrestpfandrecht nach § 99 Abs. 2 S. 2 LuftfzRG um ein Höchstbetragsregisterpfandrecht (401). Das Luftfahrzeug haftet für die Ablössungssumme, durch deren Hinterlegung der ^Schuldner den Arrest abwenden kann (§ 923 ZPO). Diese Summe ist der Höchstbetrag.

c. Für ein Registerpfandrecht, das im Wege der Zwangsvollstreckung (a) oder der Arrestvollziehung (b) eingetragen ist, gilt die Besonderheit, daß das belastete Luftfahrzeug nicht mehr mit einem rechtsgeschäftlichen Registerpfandrecht belastet werden kann (§ 7 LuftfzRG). Diese Regelung hängt mit den Bestimmungen des Genfer Pfandrechtsabkommens zusammen. Den durch Zwangsvollstreckung oder Arrestvollziehung entstandenen Registerpfandrechten wird zwar die internationale Anerkennung nicht versagt, nach Art. I Abs. 2 des Genfer Pfandrechtsabkommens kann ihnen jedoch kein Vorrang vor den rechtsgeschäftlichen Belastungen, insbesondere also den Luftfahrzeughypotheken (Registerpfandrechten) gewährt werden. Nach dieser Bestimmung nämlich dürfen die Vertragsstaaten nicht zulassen oder anerkennen, daß ein Recht am Luftfahrzeug den anerkannten rechtsgeschäftlich zu begründenden Rechten im Range vorgeht. Die mangelnde Anerkennung des Ranges bedeutet eine Gefährdung für ein richterliches Registerpfandrecht durch später eingetragene Belastungen, insbesondere also durch ein später eingetragenes Registerpfandrecht. Diese Gefährdung soll durch § 7 ausgeschlossen werden. (402)

(401) Dazu unten S. 169 f.

(402) Amtl. Begr. S. 23; Rehm, NJW 1959 S. 709; eine entsprechende Regelung ist dem Schiffshypothekenrecht nicht bekannt.

Trotz eines bestehenden richterlichen Registerpfandrechts kann aber eine Vormerkung zur Sicherung des Anspruchs auf Einräumung eines (rechtsgeschäftlichen) Registerpfandrechts mit rangsichernder Wirkung eingetragen werden (§ 10 LuftfzRG). Durch § 7 LuftfzRG ist sichergestellt, daß das durch Vormerkung gesicherte Registerpfandrecht nicht vor Löschung des richterlichen Registerpfandrechts im Register eingetragen wird und damit zur Entstehung gelangt. Die Vormerkung kann also den Rang des voreingetragenen Zwangsrechts nicht gefährden. Zweifelhaft ist, ob ein richterliches Registerpfandrecht das Entstehen eines rechtsgeschäftlichen Registerpfandrechts auch dann hindert, wenn bereits vor den jeweiligen Zwangsmaßnahmen ein Rangvorbehalt i.S. des § 27 LuftfzRG (403) eingetragen worden ist. Zwar ist das vorbehaltene Recht bereits dem Umfange nach festgelegt (§ 27 Abs. 1 LuftfzRG), sein tatsächliches Entstehen ist jedoch noch durchaus ungewiß und hängt noch von sämtlichen Voraussetzungen ab, die ein Registerpfandrecht begründen. Durch den Rangvorbehalt entsteht kein eigenes dingliches Recht, insbesondere keine Anwartschaft auf ein Registerpfandrecht. Es handelt sich für den Eigentümer um eine Art vorbehaltener Eigentümerbefugnis, für den bereits eingetragenen Gläubiger dagegen um eine Beschränkung seines dinglichen Pfandrechts (404). Es kann demnach nicht gesagt werden, daß ein Registerpfandrecht bereits bestellt worden ist, solange nur ein derartiger Rangvorbehalt eingetragen ist. Auch dem Sinne des § 7 LuftfzRG entspricht es nicht, wenn der bloße Rangvorbehalt einem wirksamen Registerpfandrecht gleichgestellt wird. Jedenfalls wird das Luftfahrzeug nach Ausübung des Rangvorbehalts, also nach Bestellung eines neuen Registerpfandrechts (Einigung, Bewilligung, Antrag, Eintragung sind hierzu noch vorzunehmen) stärker belastet als bei blossem

(403) s.a. § 27 SchRG, § 881 BGB; unten S. 206.

(404) Palandt-Hoche Anm. 1 b; Soergel-Baur RdN. 1 je zu § 881 BGB; s.a. Heinerici-Gilgan, S. 262.

Vorhandensein eines Rang-vorbehaltes. Das gerade soll durch § 7 LuftfzRG ausgeschlossen werden. Nach Ausübung des Rangvorbehalts würde das richterliche Registerpfandrecht erheblich beeinträchtigt werden. § 7 LuftfzRG hindert demnach auch die Ausübung eines Rangvorbehalts.

2. Entstehung aufgrund Gesetzes.

a. Das deutsche Recht kennt die Entstehung einer Hypothek unmittelbar aufgrund eines gesetzlichen Tatbestands grundsätzlich nicht. Im Grundstücks- und Schiffsrecht kann jedoch der Pfandgläubiger eines Anspruchs auf Eigentumsverschaffung nach § 1287 BGB eine Sicherungshypothek am Grundstück bzw. eine Schiffshypothek erwerben (405).

Nach § 98 Abs.2 LuftfzRG gilt diese Regelung entsprechend auch für das Luftfahrzeug. Hat sich also jemand den Anspruch auf Übereignung eines Luftfahrzeugs verpfänden lassen (406) und leistet der Schuldner nunmehr nach §§ 1281 f BGB, so erwirbt der Pfandgläubiger ein Registerpfandrecht am Luftfahrzeug. Zur Entstehung des Rechts bedarf es hierbei nicht der Eintragung im Pfandrechtsregister. Dieses ist also unrichtig; die Verpfändung des Anspruchs auf Eigentumsverschaffung kann im Register nicht kenntlich gemacht werden, (407) da sich der Eigentumsübergang bei Luftfahrzeugen ausserhalb des Registers vollzieht. Dies ist eine bedenkliche Regelung. Zwar hat das nach § 1287 S. 2 BGB entstandene Registerpfandrecht Rang nach früheren und gleichzeitig begründeten Rechten. Die Stellung später eingetragener Registerpfandrechte ist jedoch gefährdet (408)(409).

(405) Vgl. Palandt-Hoche Anm.2 zu § 1287; Abraham, Schiffshyp., S.208 f; Soergel-Siebert RdN.9 zu § 1113; Baur, S. 355; Schaps-Abraham Bd. I S. 427.

(406) Je nachdem kann es sich um die Verpfändung des obligat. Übereignungsanspruchs, des dingl. Anspruchs oder auch eines Anwartschaftsrechts (z.B. bei Ratenzahlung und Vereinbarung des Eigentumsvorbehalts) handeln; dazu Palandt-Hoche aaO.; Bohn-Berner, S. 253.

(407) z.B. im Zusammenhang mit einer Vormerkung; vgl. Palandt-Hoche aaO.; Soergel-Augustin RdN. 8 zu § 1287.

Wenn ein auf diese Weise entstandenes Registerpfandrecht zu seiner Wirksamkeit auch nicht der Eintragung bedarf, so wird der Gläubiger doch das Register berichtigen, das Registerpfandrecht eintragen lassen, um den guten Glauben späterer Gläubiger auszuschliessen (410).

Ist der Anspruch auf Eigentumsverschaffung nach den Vorschriften der ZPO gepfändet, so erwirbt der Gläubiger im Augenblick des Eigentumsübergangs auf den Schuldner ebenfalls ein Registerpfandrecht an dem Luftfahrzeug (§ 847 a ZPO, § 99 Abs. 1 LuftfzRG)(411).

Beide Fälle sind auch denkbar, wenn das Luftfahrzeug zwar nicht mehr in der Luftfahrzeugrolle aber im Pfandrechtsregister eingetragen ist (§ 98 Abs.2 S. 2, § 99 Abs.1 S.1 a.E.).

b. Aufgrund ausländischer Gesetze können Privilegien, dingliche Vorrechte, am Luftfahrzeug entstehen (412). Sie können auch auf deutschen in der Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeugen ruhen; u.U. wird der Berechtigte wie der Gläubiger eines Registerpfandrechts behandelt. Nach § 77 LuftfzRG ist er berechtigt, die Eintragung eines Schutzvermerks zu seinen Gunsten zu erwirken.

-
- ((408) Vgl.Palandt-Hoche aaO.; für spätere Pfandrechtsgläubiger gilt allerdings § 16 LuftfzRG.
(409) Der Gläubiger wird daher bei Bestellung eines Registerpfandrechts u.U. gut daran tun, sich vom Schuldner die Lastenfreiheit des Luftfahrzeugs bestätigen zu lassen; vgl. auch Bohn-Berner, S. 251.
(410) Vgl.Palandt-Hoche Anm. 2 zu § 1287; s.a.Baumbach-Lauterbach Anm. 3 B zu § 848 ZPO; Bohn-Berner aaO.
(411) S.a. Abraham, Schiffshyp., S. 208 f; zum Verfahren vgl. Baumbach-Lauterbach Anm. 3 zu § 848; Bohn-Berner, S. 246 ff(251 f).
(412) s.u.S. 190 ff.

c. Im übrigen aber begründet das LuftfzRG unter Umständen nur eine gesetzliche Verpflichtung oder Berechtigung zur Begründung eines Registerpfandrechts. (413)(414)

Das LuftfzRG kennt zwar kein Werkunternehmerpfandrecht wie § 648 Abs. 2 BGB (415), es berechtigt nach § 107 aber gewisse Pfandgläubiger, die Bestellung eines Registerpfandrechts an dem neu in das Pfandrechtsregister oder die Luftfahrzeugrolle (416) eingetragenen Luftfahrzeug zu verlangen.

III. Das Wirksamwerden von Erweiterungen.

Für die Erweiterung des Registerpfandrechts auf Ersatzteillager gemäß §§ 68 ff LuftfzRG gilt § 5 entsprechend (§ 68 Abs.2) Auch hier bedarf es (entsprechend der Bestellung des Registerpfandrechts) der Einigung zwischen Eigentümer und Gläubiger und der Eintragung im Register. Inhalt und Umfang der Erweiterung richten sich nach den allgemeinen Vorschriften über das Registerpfandrecht (§ 70 Abs. 1 LuftfzRG). Selbständig kann die Erweiterung nicht vorgenommen werden. Auch ist eine richterliche Erweiterung auf Ersatzteillager durch Zwangsvollstreckung oder Arrestvollziehung nicht möglich; die Zwangsvollstreckung in Ersatzteillager richtet sich - mit einigen Besonderheiten - nach den Regeln über die Mobiliarvollstreckung (§ 100 LuftfzRG)(417).

(413) Vgl. zum Grundstücksrecht §§ 648, 1884 BGB.

(414) Darüber, daß das Registerpfandrecht einzige Belastung des Luftfahrzeugs ist, oben S. 19 f.

(415) Über §§ 647 f BGB s.o.S. 19 f.

(416) Auch bei Pfandrechten an Luftfahrzeug-Neubauten; vgl. oben S. 19 (N 124), im Einzelnen unten S. 196 ff.

(417) Im Einzelnen unten S. 179 ff.

§ 5 Registerpfandrecht und Forderung.

I. Die Forderung.

1. Der Grund des Anspruchs.

Das Registerpfandrecht ist ein akzessorisches Recht und kann nur zur Sicherung einer Forderung bestellt werden. Diese kann bedingt, befristet oder auch zukünftig sein. Die Bestellung des Registerpfandrechts (Einigung und Eintragung) muß sich aber auf eine bestimmte Forderung beziehen, die grundsätzlich auch mit dem Registerpfandrecht verbunden bleibt.

Auf den Grund des Anspruchs kommt es nicht an, doch muß es sich jedenfalls um eine Geldforderung handeln. Unzulässig ist die Pfandrechtsbestellung für sonstige Ansprüche, wie Ansprüche aus dem Erb- oder Sachenrecht (418). Nach § 8 LuftfzRG ist die Bestellung eines Registerpfandrechts auch für Forderungen aus einer Inhaberschuldverschreibung, aus einem Wechsel oder einem anderen durch Indossament übertragbaren Papier nicht zulässig (419).

Es können Forderungen aus Darlehensvertrag, Restkaufgeldforderungen und Steuerforderungen durch ein Registerpfandrecht gesichert werden (420). Auch für Forderungen aus Werklieferungen, für die ein Recht nach § 647 BGB nicht entstehen kann (§ 9 LuftfzRG), oder aus Bergungs- und Erhaltungsmaßnahmen, die nach deutschem Recht kein gesetzliches Pfandrecht zur Entstehung gelangen lassen (421), kann ein Registerpfandrecht bestellt werden. Auch die Sicherung einer verjährten Forderung

(418) Für die Schiffshypothek: Abraham, Schiffshyp. S. 82 f.

(419) Anders bei der Schiffshypothek; vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 542 ff; §§ 72 ff SchRG; s.a. aml. Begr. S. 23; Prause Anm. zu § 8 SchRG.

(420) Zur Praxis s.o.S. 24.

(421) s.u.S. 190 ff; neben der Möglichkeit, gem. § 77 LuftfzRG einen Schutzvermerk für durch derartige Maßnahmen begründete Forderungen eintragen zu lassen, vgl. unten S. 194.

(§ 222 Abs.2 BGB) und einer Forderung, deren Erfüllung einer sittlichen oder Anstandspflicht entspricht (§ 814) ist zulässig (422). Unerheblich ist, ob die Forderung fällig ist oder nicht; sie muß grundsätzlich jedoch bereits bei der Bestellung des Registerpfandrechts bestehen.

2. Die Bestimmtheit der Forderung.

Nach § 1 LuftfzRG muß die Forderung, für welche das Registerpfandrecht bestellt wird, der Identität nach bestimmt oder wenigstens bestimmbar sein. Dies äussert sich im Regelfall dadurch, daß im Register zwar meist nicht der genaue Schuldgrund aber die Höhe der Forderung in einer bestimmten Geldsumme eingetragen wird. Das LuftfzRG entspricht damit dem Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht und sichert dadurch, daß das hypothekarische Recht, das sich ja streng nach der Forderung richtet (§ 4 LuftfzRG), für alle Beteiligten (423) festgelegt ist.

Erhebliche Bedeutung hat das Registerpfandrecht bei der Sicherung von Forderungen aus laufender Geschäftsverbindung (424). Hier kann eine aus mehreren auswechselbaren Einzelforderungen bestehende Forderung gesichert werden, die zwar nicht hinsichtlich des jeweiligen Bestandes, aber in ihrer oberen Grenze bestimmt ist (Höchstbetragsregisterpfandrecht) (425). Vom Bestimmtheitsgrundsatz weicht dieses Rechtsinstitut also insofern ab, als der geschuldete Geldbetrag nicht von vornherein festgelegt, sondern einer späteren Festsetzung vorbehalten wird und als es sich nicht um eine einzige, sondern um mehrere Forderungen handelt. Jede muß aber von der Einigung zwischen Gläubiger und Luftfahrzeugeigner und von der Eintragung erfaßt sein (426).

- (422) Vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 84 f.
- (423) Nämlich Gläubiger, Schuldner, Lfz-Eigner und etwaige im Rang nachfolgende und ggf. durch Vormerkung gesicherte Berechtigte.
- (424) s.o.S. 24 (425) s.u.S. 169
- (426) Vgl. Westermann, JZ 1962 S. 302 ff(303); zur Bestimmtheit der Forderung s.a. Abraham, Schiffshyp. S. 83 f; Baur, S. 356f; Soergel-Baur RdN. 15 f; unten S. 170.

3. Bedingte, befristete und zukünftige Forderungen.

Auch eine bedingte, befristete oder noch nicht entstandene (künftige) Forderung kann durch ein Registerpfandrecht gesichert werden (§ 2 LuftfzRG). Das Gesetz spricht zwar nur von bedingten und zukünftigen Forderungen, doch ist wie beim Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht (427) die befristete Forderung einzubeziehen (428). Auch hier gilt der Grundsatz der Bestimmtheit mit der Folge, daß künftige Forderungen nach Inhalt und Gegenstand bestimmbar und schon insoweit konkretisiert sein müssen, daß sie auf einer Anwartschaft aufgrund eines wirksamen Angebots beruhen (429). Eine Ausnahme macht wiederum das Höchstbetragsregisterpfandrecht, das auch künftige, nur mögliche und etwa nur als Aussicht bestehende Forderungen decken kann (430).

Die Bestellung eines Registerpfandrechts für eine auflösend bedingte oder befristete Forderung bietet hinsichtlich der Entstehung des dinglichen Rechts keine Besonderheiten. Das Registerpfandrecht entsteht daher mit Einigung und Eintragung (431). Bei einer künftigen oder aufschiebend bedingten Forderung entsteht das Registerpfandrecht jedoch noch nicht zu diesem Zeitpunkt, sondern erst mit der Entstehung der Forderung, und zwar mit der Rangstelle der Eintragung. Dasselbe gilt für den Fall, daß eine Forderung im Gegensatz zu Einigung und Eintragung vorläufig unwirksam ist (432). Dies folgt aus entsprechender Anwendung des § 25 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG, wonach die Eintragung für das Rangverhältnis auch dann maßgeblich ist, wenn die Einigung nach ihr zustandekommt.

(427) § 1113 BGB, § 8 Abs. 1 S. 2 SchRG nennen ebenfalls nicht die befristete Forderung.

(428) Palandt-Hoche Anm. 4 d; Staudinger-Scherübl RdN. 14 zu § 1113; Abraham, Schiffshyp. aaO.; Soergel-Abraham RdN. 2 zu § 8 SchRG.

(429) Palandt-Hoche aaO.; Abraham aaO.; RGZ 151, 75; KGJ 37, 282.

(430) Palandt-Hoche aaO.; Abraham aaO.; Baur, S. 303 f; Heinerici-Gilgan, S. 394; Staudinger-Scherübl RdN. 1; Soergel-Baur RdN. 15 zu § 1190.

(431) s.o.S. 63 ff.

(432) In Betracht kommt hier nur schwebende Unwirksamkeit, nach deren Behebung, etwa wegen nachträglich erteilter Genehmigung des gesetzl. Vertreters, die Forderung entsteht; s.a. unten S. 85 f.

Abweichend vom Grundstücksrecht (433) erwirbt der Luftfahrzeug-eigner weder bei dem normalen noch beim Höchstbetragsregisterpfandrecht ein Eigentümerrecht soweit die Forderung noch nicht entstanden oder wieder erloschen ist. Anders als beim Schiffshypothekenrecht kann der Eigentümer auch nicht nach Erlöschen der Forderung im Rang und bis zur Höhe des gemäß § 57 LuftfzRG erloschenen Rechts ein neues (Register-) Pfandrecht bestellen. (434)

4. Forderung in fremder Währung.

Während nach deutschem Grundstücksrecht Hypotheken grundsätzlich nur in deutscher Währung eingetragen werden können (435), kann das Registerpfandrecht (436) auch in ausländischer Währung eingetragen werden (§ 87 LuftfzRG). Da Luftfahrzeuge wegen der (noch) unbedeutenden Luftfahrtindustrie in der Bundesrepublik meist im Ausland gekauft werden, wird der Kaufpreis, soweit die Transaktion nicht über innerdeutsche Zwischenhändler geht, in vielen Fällen in ausländischer Währung zu entrichten sein (437)(438). Soweit der Käufer den Kaufpreis nicht sofort bezahlt, wird der ausländische Lieferant auf dinglicher Sicherung seiner Forderung bestehen. Im Interesse des Aufbaus der deutschen Zivilluftfahrt hat der Gesetzgeber daher die Eintragung von Registerpfandrechten in ausländischer Währung zugelassen. Dies trifft auch zu, wenn beim Ankauf gebrauchter Luftfahrzeuge im Ausland bereits vorhandene Belastungen vom deutschen Käufer mit übernommen werden müssen, und selbst dann, wenn ein vorhandenes Registerpfandrecht in deutscher Währung in ein solches mit ausländischer Währung umgewandelt werden

(433) Vgl. §§ 1163, 1177 BGB.

(434) § 57 Abs. 3 SchRG; dazu amtl. Begr. S. 25.

(435) Vgl. § 28 S. 2 GBO; Palandt-Hoche Anm. 4c, 5f; Staudinger-Scherübl RdN. 221 f. Einl. (s. a. RdN. 186 ff) je zu § 1113; Soergel-Baur RdN. 10 ff zu § 1115; Baur, S. 303.

(436) Wie die Schiffshyp.; amtl. Begr. S. 30; Abraham, Schiffshyp. S. 86; Heinerici-Gilgan, S. 366 f.

(437) meist us-amerikanischer, britischer, französischer Währung.

(438) s. o. S. 22 f.

soll (439). Zur Erleichterung des Verfahrens hat der Gesetzgeber von dem Erfordernis besonderer staatlicher Genehmigung zur Eintragung von Registerpfandrechten in ausländischer Währung abgesehen (440). Hinsichtlich der Forderung in ausländischer Währung gelten im übrigen keine Besonderheiten. Es kann sich wie beim Registerpfandrecht in deutscher Währung um bestimmte Forderungen und Nebenleistungen oder auch um Forderungen aus laufender Geschäftsverbindung handeln, die nur durch einen Höchstbetrag begrenzt werden (§ 87 LuftfzRG). Es ist jedoch erforderlich, daß der Kreditgeber seinen Sitz oder Wohnsitz im Ausland hat; es ist demnach nicht möglich, für innerdeutsche Geldforderungen eine Auslandswährung einzutragen (441).

II. Das Nebeneinander von Forderung und Registerpfandrecht.

1. Der Grundsatz der Akzessorietät.

Das Registerpfandrecht als dingliches Recht des Gläubigers, Befriedigung aus dem Luftfahrzeug zu suchen (§ 1 LuftfzRG), steht neben dem obligatorischen Recht, welches durch die bestimmte Geldforderung festgelegt ist. Das Registerpfandrecht ist dazu bestimmt, die Forderung zu sichern, was nur durch eine besondere Verbindung beider Rechte gewährleistet ist. Diese Verbindung besteht in personeller und sachlicher Hinsicht. Das hypothekarische Recht und die Geldforderung können nur demselben Gläubiger zustehen. Sachlich äußert sich die Verbindung beider Rechte in der Akzessorietät, d.h. in der Anlehnung des Registerpfandrechts an die Forderung und in seiner Abhängigkeit von dieser.

-
- (439) Amtl.Begr.S. 31; bei der Umwandlung müssen nach § 29 SchRO i.V.m. § 86 LuftfzRG die gleich- oder nachstehend Berechtigten ihre Zustimmung erteilen.
- (440) Besondere Genehmigungen sind bei Schiffshypotheken in ausl.Währung erforderlich. Vgl.amtl.Begr. S. 30; Abraham, Schiffshyp.S.87 ff; Heinerici-Gilgan, S. 366 f.
- (441) Für im Inland zu zahlende Forderungen in ausländischer Währung vgl. § 244 BGB.

2. Persönliche Bindung der Forderung.

Der Inhaber des hypothekarischen Rechts ist stets auch der Gläubiger der obligatorischen Forderung (442). Eine Ausnahme gilt nur für den Fall gutgläubigen Erwerbs eines Registerpfandrechts (443). Da nach dem LuftfzRG nur das Registerpfandrecht und nicht auch gleichzeitig die Forderung gutgläubig erworben werden kann, wird der Gutgläubige nur Gläubiger des Registerpfandrechts, nicht dagegen des Forderungsrechts. Auf der Schuldnerseite dagegen können verschiedene Personen auftreten. Zwar werden in der Regel, z.B. bei der Sicherung einer Restkaufgeldschuld, Luftfahrzeugeigner und persönlicher Schuldner identisch sein, doch fallen häufig Eigentum und persönliche Schuld auseinander (444).

3. Die Zahl der gesicherten Forderungen.

Grundsätzlich darf für ein und dieselbe Forderung auch nur ein Registerpfandrecht bestellt werden. Dies kann allerdings auch in der Form eines Gesamtregisterpfandrechts geschehen. Bei diesem sind für eine Forderung mehrere Luftfahrzeuge oder Anteile an solchen (§§ 6, 28 LuftfzRG) verhaftet mit der Wirkung, daß sich der Gläubiger für die gesamte Forderung aus jedem der verhafteten Luftfahrzeuge befriedigen kann. Mehrere selbständige Registerpfandrechte an verschiedenen Luftfahrzeugen oder Miteigentumsanteilen können für eine einheitliche Forderung dagegen nicht bestellt werden (445). Ist eine Forderung jedoch teilbar, so können für die einzelnen Beträge selbständige Register-

(442) BGH NJW 1959 S. 984; allerdings können das hypothekarische u.d.obligatorische Recht mehreren Personen gemeinschaftlich zustehen; vgl.Palandt-Hoche Anm. 4 a;Soergel-Baur RdN.13; Staudinger-Scherübl RdN. 26 je zu § 1113.

(443) s.o.S. 67 ff, unten S. 243 ff.

(444) Der Eigentümer kann aufgrund Vertrags oder aus sonstigen Gründen einem Schuldner ein Registerpfandrecht an seinem Lfz. gewähren; es kann aber auch eine Trennung beider Personen derart erfolgen, daß bei Veräußerung des Lfz. der Erwerber die persönliche Schuld nicht wirksam übernimmt; dazu Heinerici-Gilgan, S. 352 f.

(445) In solchen Fällen kann wie im Grundstücks-u.Schiffshypothekenrecht ein Antrag auf Eintragung eines Gesamtregisterpfandrechts angenommen werden. Das Registergericht wird schon bei Eingang solcher Anträge Hinweise geben oder später die Richtigstellung des Registers herbeiführen müssen. Vgl.Abraham,Schiffshyp. S. 95 m.weit.Nachw.

pfandrechte begründet werden (447). Die Doppelsicherung ist demnach grundsätzlich unzulässig; doch kann eine gewisse Form der Doppelsicherung vorkommen, wenn mehrere Gesamtschuldner, deren jeder ja die gesamte Forderung schuldet, an ihren jeweiligen Luftfahrzeugen oder Miteigentumsanteilen ein Registerpfandrecht bestellen (448). Ein solches Verfahren ist zulässig.

Wie im Grundstücksrecht kann für eine bereits gesicherte Forderung ein "Ausfall-" Registerpfandrecht bestellt werden, d.h. neben dem unbedingten ein bedingtes Registerpfandrecht (449). Ob neben dem rechtsgeschäftlichen Registerpfandrecht für dieselbe Forderung an demselben Luftfahrzeug ein Zwangsregisterpfandrecht eingetragen werden kann, ist für das Grundstücksrecht bestritten (450); wegen der strengen Akzessorietät des Registerpfandrechts ist diese Frage aber zu verneinen (451).

Abgesehen von dem Fall des Höchstbetragsregisterpfandrechts können mehrere Forderungen durch ein einheitliches Registerpfandrecht wegen des Grundsatzes des Akzessorietät und aus Gründen der Rechtssicherheit und der Klarheit des Registers grundsätzlich nicht gesichert werden. Ein Registerpfandrecht kann aber dann bestellt werden, wenn der Pfandrechtsbestellung ein ähnliches Rechtsverhältnis zugrundeliegt, wie es meist beim Höchstbetragsregisterpfandrecht der Fall ist : Ein und demselben Gläubiger stehen verschiedene Forderungen gegen denselben Schuldner zu.

(447) Abraham aaO.

(448) Abraham aaO.; es wird hier sogar das Nebeneinander verschiedener Hypotheken möglich sein. Denkbar wäre z.B. die Bestellung einer Grundstückshypothek durch den einen und eines Registerpfandrechts durch den anderen Schuldner. Zur Doppelsicherung vgl. Staudinger-Scherübl Anm. 21 ff zu § 1113, Anm. 6 c zu § 1132; s.a. unten S. 166; Westermann, S. 547 f.

(449) RGZ 122, 331; Staudinger-Scherübl Anm. 21 c zu § 1113.

(450) Palandt-Hoche Anm. 4 e; Staudinger-Scherübl RdN. 21 e (mNachw.); Soergel-Baur RdN. 17 je zu § 1113.

(451) Für den umgekehrten Fall, daß ein Zwangsregisterpfandrecht besteht und für dieselbe Forderung ein rechtsgeschäftliches Registerpfandrecht eingetragen werden soll, gilt § 7 LuftfzRG.

Von diesem Grundsatz gibt es jedoch Ausnahmen. Ist ein Registerpfandrecht, das verschiedenen Gläubigern zusteht, derart bedingt, daß der eine Gläubiger den andren ausschließt, so ist im Ergebnis nur eine Forderung gesichert. In diesem Fall können also einem Registerpfandrecht Forderungen verschiedener Gläubiger zugrundeliegen. Stehen andererseits einem Gläubiger mehrere Schuldner gegenüber, so ist die Bestellung nur eines Registerpfandrechts nur dann zulässig, wenn - wie bei Gesamtschuldnerschaft (§ 421 BGB) - die Einzelforderungen miteinander verbunden und einheitlich zu betrachten sind (452).

4. Bestand der Forderung als Gültigkeitserfordernis.

Die Verknüpfung von Forderung und Registerpfandrecht hat nicht nur zur Folge, daß das Registerpfandrecht zu seiner Entstehung einer wirksamen Forderung bedarf, sondern auch, daß es in seiner Gültigkeit an den Bestand der Forderung geknüpft ist.

a. Ist bei Bestellung und Eintragung des Registerpfandrechts keine obligatorische Forderung vorhanden, so entsteht auch kein Registerpfandrecht. Es wird stattdessen auch kein anderes dingliches Recht, insbesondere kein Eigentümerrecht begründet (453). Bei Unwirksamkeit der Forderung ist daher das Pfandrechtsregister unrichtig. Es ist unter Mitwirkung der Beteiligten durch Löschung des unwirksamen Registerpfandrechts zu berichtigen (454) mit der Folge, daß die nachstehenden Gläubiger aufrücken. Nur mit deren Zustimmung könnte eine wirksame Forderung eingesetzt werden. Sachlich kommt dies der Neubestellung einer Registerpfandrechts und einer Rang-

(452) Vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 96 m. weit. Nachw.

(453) Vergleichbar der -auch für die Sicherungshypothek möglichen- Eigentümergrundschild nach §§ 1163, 1177 BGB. Nach Schiffshypothekenrecht wäre bei anfänglichem Nichtbestehen der Forderung auch nicht die Möglichkeit des § 57 Abs. 3 SchRG gegeben, statt des erloschenen Rechts ein gleichrangiges und gleich hohes Recht (Schiffshyp.) zu bestellen.

(454) Löschung ohne Zustimmung des Lfz-eigners kommt nicht in Betracht, da § 35 SchRO durch § 86 LuftfzRG ausgeschlossen ist. Vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 91; Palandt-Woche Anm. 1; Soergel-Abraham RdN. 1; Staudinger-Glaser RdN. 7 zu § 8 SchRG.

änderung gleich (455). Ob die vorhandene Registereintragung auf diese Weise nachträglich mit einem Registerpfandrecht ausgefüllt werden kann, ist bestritten (456). Aus praktischen Gründen (Ersparnis einer Löschung und einer erneuten Eintragung) ist die Frage für den Geltungsbereich des LuftfzRG zu bejahen, da abgesehen von fiskalischen keine Interessen verletzt werden können. (457)

b. Die Forderung kann aus den verschiedensten Gründen unwirksam sein. Neben Unwirksamkeit oder Anfechtung der Parteierklärungen aus in der Person der Kontrahenten liegenden Gründen kann das gesamte Rechtsgeschäft wegen Sittenwidrigkeit oder Wuchers (§ 138 BGB) nichtig sein. Eine Darlehensschuld beispielsweise wird nicht begründet, wenn das Darlehen nicht ausgezahlt wird; eine Restkaufgeldforderung besteht nicht, wenn der Kaufvertrag etwa wegen arglistiger Täuschung angefochten ist; ein Registerpfandrecht kann nicht entstehen, wenn eine angebliche Steuerschuld in Wahrheit nicht existiert.

c. Nicht sogleich mit der Eintragung, sondern zu einem späteren Zeitpunkt entsteht das Registerpfandrecht dann, wenn die Forderung aufschiebend bedingt oder künftig oder zur Zeit der Eintragung nur schwebend unwirksam war (458). Das LuftfzRG läßt die Bestellung eines Registerpfandrechts auch für aufschiebend bedingte und künftige Forderungen ausdrücklich zu (§ 2). Für eine künftige Forderung ist ein Registerpfandrecht z.B. dann bestellt, wenn bei Sicherung einer Darlehensforderung die Valuta erst nach Eintragung und Einigung ausgezahlt wird. (459)

Sind im übrigen die Wirksamkeitsvoraussetzungen gegeben, ist also das Registerpfandrecht eingetragen und die dingliche Einigung wirksam, so bestimmt § 25 LuftfzRG, ohne daß hierin aller-

((455) Palandt-Hoche aaO; Staudinger-Glaser aaO.

(456) vgl. Westermann, JZ 1962 S. 302 ff.

(457) Es entfallen Gebühren. (458) s.o.S. 80

(459) Palandt-Hoche aaO.; Staudinger-Glaser aaO.; Schaps-Abraham Bd. I S. 380.

dings ausdrücklich von dem Fall nachträglichen Wirksamwerdens der Forderung die Rede ist, daß sich der Rang nach der Eintragung richtet. Der Fall der schwebenden Unwirksamkeit einer zu sichernden Forderung ist nicht gesetzlich geregelt, doch gebietet die Gleichheit der Interessenlage die entsprechende Anwendung der genannten Bestimmungen (460).

d. Solange die Forderung, für die ein Registerpfandrecht bestellt und eingetragen wurde, nicht entstanden ist, kann in Abweichung vom Grundstücksrecht kein Eigentümerrecht (Eigentümerhypothek, -grundschuld) entstehen (461). Bis zum Entstehen oder nachträglichen Wirksamwerden der Forderung besteht kein Registerpfandrecht, auch nicht - was der Gesetzeswortlaut zuliesse - etwa zur Sicherung einer Anwartschaft auf die künftige Forderung.(462)Vielmehr ist auch hier kein dingliches Pfandrecht, sondern nur eine Rangsisicherung entstanden.(§ 25 LuftfzRG) Vergleichbar ist diese Lage mit dem in § 25 Abs.1 S. 2 LuftfzRG ausdrücklich geregelten Fall, daß die zur Bestellung des Registerpfandrechts erforderliche Einigung zwischen Eigentümer und Gläubiger (463) erst nach der Eintragung erzielt wird. Das Registerpfandrecht wird bei Entstehen der Forderung nicht rückwirkend vom Zeitpunkt der Eintragung an wirksam, sondern mit dem Eintritt des Termins oder der Bedingung oder mit der Heilung des Mangels der Forderung (464).

e. Der Akzessorietät entspricht es, daß das Registerpfandrecht unwirksam wird (465), wenn die Forderung erlischt (§ 57 Luftfz-RG)(466). Dies ist z.B. beim Eintritt der auflösenden Bedingung oder dem Ende einer Befristung der Fall.

(460) Abraham,Schiffshyp.S. 93; Schaps-Abraham Bd. I S.380; Palandt-Woche Anm. 1 zu § 8 SchRG.

(461) s.o.S. 66.

(462) Vgl.Abraham,Schiffshyp. S. 91 f; s.a.Schaps-Abraham aaO.

(463) s.o.S. 63 ff.

(464) Vgl.Palandt-Woche Anm. 1 zu § 8 SchRG;Schaps-Abraham aaO.; s.a.Prause Anm. zu §§ 8, 25 SchRG.

(465) mit den oben S. 85 angedeuteten Folgen.

(466) S.im einzelnen unten S. 152.

5. Der Einfluß der Pfandrechtsbestellung auf die Forderung.

Auch nach dem Entstehen des Registerpfandrechts ändert sich an dem Charakter der obligatorischen Forderung nichts. Sie bleibt als solche in ihrer seitherigen Ausgestaltung bestehen, erhält aber durch das Registerpfandrecht eine zusätzliche Sicherung. Von der Bestellung des Registerpfandrechts bleibt auch das Verhältnis zwischen Gläubiger und Schuldner grundsätzlich unberührt. Auch der Haftungsumfang der persönlichen Forderung bleibt derselbe, so daß der persönliche Schuldner - vorherige sachliche oder summenmässige Haftungsbeschränkung ausgenommen - mit seinem gesamten Vermögen und nicht etwa nur mit dem Luftfahrzeug haftet (467)(468). Trotz der Sicherung durch ein Registerpfandrecht kann also der Gläubiger gegen den Schuldner die persönliche Forderung ggf. auch gerichtlich geltend machen, wobei im übrigen keine Einschränkung in der Weise vorhanden ist, daß der Gläubiger die Klage (wegen der persönlichen Schuld) etwa am Sitz des Registers für Pfandrechte an Luftfahrzeugen erheben müßte (469). Er muß sich dabei die gegen die persönliche Forderung bestehenden Einreden und Einwendungen entgegenhalten lassen (470). Durch die Bestellung des Registerpfandrechts wird insbesondere nicht die Einrede der Verjährung gehindert. Im Gegensatz zum Registerpfandrecht (§ 23 Abs. 1 S.1LuftfzRG) unterliegt die persönliche Forderung nämlich weiterhin der Verjährung. Die Bestellung des Registerpfandrechts kommt jedoch einem Anerkenntnis der persönlichen Forderung gleich, das nach § 208 BGB die Verjährung unterbricht (471). Allerdings wird die Bestellung des Register-

(467) z.B. wenn die persönliche Schuld gegen einen Kommanditisten als solchen besteht oder sich aus der Verletzung eines Güterbeförderungsvertrags ergibt: § 171 Abs.1 HGB bzw. § 46 Abs.2 LVG.

(468) Vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 94.

(469) Im ausländ. Schiffshypothekenrecht ist teilweise eine einheitliche Zuständigkeit begründet; vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 93 N. 25.

(470) s.u.S. 117 ff

(471) Dasselbe trifft für die Zahlung von Tilgungsbeträgen und Zinsen zu; § 208 BGB.

pfandrechts, wenn nicht schon ausdrücklich in dem Darlehens- oder Kreditvertrag bestimmt, die Folge haben, daß der Geltendmachung der persönlichen Forderung ähnelnd wie im Wechsel- und Scheckrecht(472) die Einrede der Stundung entgegengehalten werden kann. Hieraus folgt jedoch nicht - wie im Wechselrecht(473) oder bei der Bürgschaft (§ 771 BGB) - daß der Gläubiger sich zunächst aus dem Luftfahrzeug befriedigen muß. Er kann vielmehr ganz nach seinem Belieben Befriedigung aus der persönlichen Forderung oder dem Registerpfandrecht oder aus beiden gleichzeitig suchen (474). Hängt die Fälligkeit der persönlichen Forderung von einer Kündigung ab, so muß der Gläubiger sie gegenüber dem persönlichen Schuldner erklären (475); im Prozeß bleibt er trotz Bestehens des Registerpfandrechts für den Bestand der persönlichen Forderung beweispflichtig, da sich der gute Glaube des Pfandrechtsregisters nicht auf die Forderung bezieht (476). Auch im übrigen behält der Gläubiger seine Rechte in Bezug auf die Forderung. Er kann also die Aufrechnung erklären (477), einen Erlaßvertrag schliessen (§ 397 BGB) usw. Diese Auflösung der Verbindung zwischen persönlicher Forderung und Registerpfandrecht hat regelmässig dessen Erlöschen zur Folge (§ 57 Abs. 1 LuftfzRG), sofern nicht an die Stelle der Forderung, für die das Registerpfandrecht ursprünglich bestellt wurde, eine andere Forderung gesetzt wird (§ 55 Abs. 1 LuftfzRG). Diese Forderungsauswechselung (478) erfordert einen dinglichen Vertrag zwischen Gläubiger und Luftfahrzeugeigner sowie die Eintragung im Pfandrechtsregister. Ist das Registerpfandrecht mit dem Recht eines Dritten belastet, so ist darüberhinaus noch dessen Zustimmung erforderlich (§ 55 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG). § 55 LuftfzRG gewährt die Möglichkeit, vor Er-

(472) Vgl. Baumbach-Hefermehl Einl. VI 3 B; Staub-Stranz Anm. 24 b zu Art. 89 WO; Klausning, Die Zahlung durch Wechsel und Scheck, Marbg. 1919 S. 86; RGZ 153 S. 182.

(473) s.o. N. 472

(474) Abraham, Schiffshyp. S. 94; Palandt-Hoche Überbl. 3 D vor § 1113: Staudinger-Scherübl RdN. 1; s.a. Soergel-Baur RdN. 4 je zu § 1147.

(475) s.u.S. 99 (477) §§ 387 ff BGB

(476) s.o.S. 67 ff; § 42 LuftfzRG; doch wird ein Anscheinsbeweis zulässig sein.

(478) Die Forderungsauswechselung muß vor dem Erlöschen des Registerpfandrechts vorgenommen werden, also vor den genannten Maßnahmen (Aufrechnung, Erlaß usw.). Eine zu Un-

löschen eines Registerpfandrechts wegen des Erlöschens der Forderung mit der bisherigen Rangstelle das dingliche Recht aufrecht zu erhalten. Das Grundstücksrecht kennt daneben noch die Möglichkeit, nach dem Erlöschen der alten Forderung die nunmehr zur Eigentümergrundschuld gewordene Hypothek (§§ 1163, 1177 BGB) zur Sicherung einer anderen Forderung an einen neuen Gläubiger zu übertragen (479). § 57 Abs.3 SchRG gewährt dem Schiffseigner die Befugnis, anstelle der bisherigen Belastung für eine neue Forderung eine neue Schiffshypothek zu bestellen. (480)

Die Bestellung einer Registerpfandrechts wirkt auf die sich aus einer Forderung ergebenden Befugnisse ferner darin aus, daß die Forderung grundsätzlich nicht mehr selbständig abgetreten werden kann (§ 51 Abs.2 LuftfzRG)(481) Eine entgegen diesem Verbot vorgenommene Abtretung ist nach § 134 BGB nichtig (482). Im Regelfall wird jedoch die Abtretung der Forderung (483) auch ohne ausdrücklich erklärten Parteiwillen den Übergang des Registerpfandrechts umfassen (484) Um eine Forderung selbständig abtreten zu können, muß der Gläubiger ihre Bindung zum Registerpfandrecht lösen. Hierzu kann er entweder die Forderung nach § 55 LuftfzRG auswechseln oder das Registerpfandrecht nach § 60 LuftfzRG aufgeben (485).

Durch die Bestellung eines Registerpfandrechts wird die Forderung jedoch nicht unabtretbar. Mit dem Registerpfandrecht zusammen kann sie vielmehr, sofern nicht ausdrücklich ein Verbot nach § 399 BGB vereinbart wurde oder aus anderen Gründen besteht, stets abgetreten werden. (486)(487)

(noch 478) recht erfolgte Forderungsauswechslung hat keine Wirkung; für das Registerpfandrecht bleibt in diesem Falle die ursprüngliche Forderung maßgebend; vgl. Palandt-Hoche Anm. 3 zu § 1184 m. Hinweis auf KG JW 37, 112; s. a. Westermann, JZ 1962 S. 303; Abraham, Schiffshyp. S. 96 f; Prause Anm. zu § 55 SchRG.

(479) s. a. § 1180 BGB; Westermann aaO.

(480) Fälle der gesetzlichen Forderungsauswechslung sind die §§ 37 u. 59 LuftfzRG; s. o. S. 62, unten S. 146; vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 97; Schaps-Abraham Bd. I S. 508, 535, 540; Heinerici-Gilgan, S. 389 ff.

(481) s. a. unten S. 146 ff.

(482) Wolff-Raiser, S. 560; Staudinger- Scherübl RdN. 5; Palandt-

§ 6 Die aus dem Registerpfandrecht fliessenden Befugnisse.

I. Die Haftung des Eigentümers.

1. Begriff der dinglichen Haftung.

Wie das BGB und das SchRG enthält das LuftfzRG keine Bestimmung darüber, in welcher Weise das Registerpfandrecht als dingliches Verwertungsrecht aufzufassen ist (488). Es steht jedoch fest, daß das Registerpfandrecht dem Gläubiger ein Recht auf einen summenmässig bestimmten Teil des aus dem zwangsweisen Verkauf des Luftfahrzeugs erzielten Erlöses gewährt, wobei der Gläubiger des Registerpfandrechts ohne Rücksicht auf alle nicht dinglich gesicherten Gläubiger befriedigt werden muß. Die dingliche Wirkung des Registerpfandrechts äussert sich ferner darin, daß das Luftfahrzeug für die gesicherte Forderung unabhängig davon haftet, wer jeweils Eigentümer ist. Wie im Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht ist auch für das LuftfzRG anzunehmen, daß der Eigentümer als solcher nicht zu einer Leistung an den Gläubiger des Registerpfandrechts verpflichtet ist. Allerdings wird ihm diese durch § 43 LuftfzRG ermöglicht. Der Eigentümer kann danach zur Abwendung

- (noch 482) Hoche Anm.2; Soergel-Baur RdN.1 je zu § 1153; Schaps-Abraham Bd.1 S. 526.
- (483) Praktisch werden die Parteien überhaupt in erster Linie von der Übertragung des Registerpfandrechts ausgehen.
- (484) S.a. § 407 BGB; Palandt-Danckelmann Anm. 1a zu § 401; Wolff-Raiser aaO.; Palandt-Hoche Anm.3 zu § 1153 mit Hinweis auf RG JR 27, 469; Staudinger-Scherübl RdN.6 zu § 1153; Schaps-Abraham aaO.; Soergel-Baur RdN.1; Westermann, S. 506.
- (485) s.u.S. 146 ff (486) s.u.S. 123 ff
- (487) Die Verbindung von Registerpfandrecht und Forderung kann auch bei Untergang des ersteren zerstört werden. Geht das Registerpfandrecht aus anderen Gründen unter als durch Zahlung der gesicherten Forderung, so bleibt die persönliche Forderung bestehen. Palandt-Hoche Anm. 1 zu § 1153; s.a. Staudinger-Scherübl Anm. 4.
- (488) vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 76; Palandt-Hoche Überbl. 3 D vor § 1113; Staudinger-Scherübl Einl. 17 ff zu § 1113; Heinerici-Gilgan, S. 348 ff.

von Zwangsvollstreckungsmaßnahmen in sein Luftfahrzeug den Gläubiger unter bestimmten Umständen befriedigen. (490) Im übrigen aber haftet er mit dem Luftfahrzeug - und nur mit diesem - für die Erfüllung der persönlichen Verbindlichkeit des Schuldners (491). Dementsprechend ist der Antrag zu fassen, wenn der Eigentümer aus dem Registerpfandrecht verklagt werden soll. Der Gläubiger kann nicht auf Zahlung der gesicherten Forderung schlechthin klagen. Ein hierauf ergangenes Urteil könnte in das gesamte Vermögen des Eigentümers vollstreckt werden. Vielmehr muß der Gläubiger ausdrücklich aus dem dinglichen Recht klagen, wonach ihm durch Urteil (492) die beschränkte Vollstreckungsmöglichkeit zugesprochen wird, sich aus dem verhafteten Luftfahrzeug zu befriedigen. Der Gläubiger wird daher seinen Klageantrag auf Zahlung aus dem Luftfahrzeug richten oder - wie im Grundstücksrecht üblich (493) - auf Duldung der Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug wegen der gesicherten Forderung (494).

2. Der Umfang der Haftung.

Das Registerpfandrecht belastet das Luftfahrzeug, den Mit-eigentumsanteil und die mithaftenden Gegenstände insgesamt und nicht etwa nur einen vom Wert und der Rangstelle abhängigen Teil des Haftungsobjekts (495). Dies hat u.a. die Folge,

(490) s.u.S. 101 ff.

(491) So die h.M.; vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 76 m.Nachw.; Staudinger-Scherübl aaO.

(492) Eines Urteils bedarf es dann nicht, wenn sich der Eigentümer mit Wirkung gegen seine Rechtsnachfolger gemäß §§ 794 Nr. 5, 800, 800 a ZPO i.V.m. § 99 Abs.1 LuftfzRG in einer notariellen oder gerichtlichen Urkunde der sofortigen Zwangsvollstreckung unterworfen hat und wenn dies im Pfandrechtsregister eingetragen war. Vgl. auch Schaps-Abraham Bd. I S. 523; Staudinger-Scherübl Anm. 16 f zu 1147; Heinerici-Gilgan, S. 370.

(493) Staudinger-Scherübl Einl. 24 ff zu § 1113, RdN.12 zu § 1147; Soergel-Baur RdN. 2 zu § 1147; Palandt-Hoche Überbl. 3 D vor § 1113; Baur, S. 347.

(494) Abraham, Schiffshyp. S. 76 f.; Schaps-Abraham aaO.; s.a. Heinerici-Gilgan, S. 352 f.

(495) Vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 78 f.

daß Registerpfandrechte durch Rechtsgeschäft eine andere Rangstelle erhalten können (496) und daß sie bei Erlöschen vorgehender Rechte automatisch im Range aufrücken.

3. Verfügungsbeschränkungen des Eigentümers.

a. Besteht an einem Luftfahrzeug ein Registerpfandrecht, so ist der Eigentümer dadurch nicht in der Verfügung über das Luftfahrzeug beschränkt. Er kann es frei veräußern und auch mit weiteren Registerpfandrechten belasten (497). Diese Befugnis kann jedoch durch rechtsgeschäftliche Vereinbarung mit lediglich schuldrechtlicher Wirkung in der Weise eingeschränkt werden, daß der Eigentümer an dem belasteten Luftfahrzeug kein weiteres Registerpfandrecht mehr bestellen darf. Im Unterschied zum Grundstücksrecht (498) gibt es im Schiffshypothekenrecht und nach dem LuftfzRG keine Bestimmung, die eine Verpflichtung für nichtig erklärt, das Schiff bzw. das Luftfahrzeug nicht weiter zu belasten (499). Eine solche Vereinbarung zwischen dem Eigentümer und dem Gläubiger des Registerpfandrechts kann der Sicherheit des Registerpfandrechts dienen. Sie würde allerdings mangels dinglicher Wirkung die Bestellung weiterer Registerpfandrechte nicht schlechthin unzulässig machen, sondern nur Schadensersatzansprüche des Gläubigers begründen, wenn der Eigentümer des Luftfahrzeugs ihr zuwiderhandelte.

Eine gewisse Beschränkung der Verfügungsmacht ist auch in § 49 LuftfzRG zu sehen. Um wirtschaftlichen Druck vom Eigentümer abzuwenden, darf er sich danach vor Fälligkeit des Registerpfandrechts nicht dazu verpflichten, dem Gläubiger zum Zwecke der Befriedigung das Eigentum am Luftfahrzeug zu übertragen oder dieses auf andere Weise als durch Zwangsvollstreckung zu veräußern.

(496) s.u.S. 196 ff

(497) § 137 Abs. 1 BGB

(498) § 1136 BGB

(499) § 137 Abs. 2 BGB; dazu Abraham, Schiffshyp. S. 186; Prause, Anm. zu § 49 SchRG; Schaps-Abraham Bd.I S. 525; Heinerici-Gilgan, S. 263; Staudinger-Blaser RdN.2 zu § 49 SchRG.

b. Wenn durch Bestellung eines Registerpfandrechts und durch eine Vereinbarung gemäß § 137 Abs. 2 BGB auch keine Verfügungsbeschränkung des Eigentümers eintritt, so kann dies doch aus anderen Gründen gegeben sein. Zunächst ist festzustellen, daß relative Verfügungsbeschränkungen des Eigentümers eines Luftfahrzeugs die Bestellung eines Registerpfandrechts nicht hindern. Diese Verfügungsbeschränkungen haben wie im Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht die Wirkung, daß entgegenstehende Verfügungen dem Berechtigten oder Geschützten gegenüber unwirksam sind. Dies jedoch nur dann, wenn sie aus dem Register für Pfandrechte an Luftfahrzeugen ersichtlich oder dem Erwerber sonst bekannt sind (§ 16 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG). Als relative Verfügungsbeschränkungen kommen Testamentsvollstreckung, Nacherbschaft, Anordnung des Vergleichsverfahrens in Betracht. Ihre Wirkungen erzeugen sie von der Eintragung eines entsprechenden Vermerks im Register an (500).

Ein relatives Veräußerungsverbot durch Eintragung einer Auflassungsvormerkung ist anders als im Grundstücksrecht nicht möglich, da sich der Eigentumserwerb an Luftfahrzeugen ausscrhalb des Registers vollzieht (501). Nicht der Eigentümer, wohl aber der eingetragene Nichteigentümer kann durch einen Widerspruch gemäß § 82 LuftfzRG an der Verfügung in Hinsicht auf das Luftfahrzeug, insbesondere an der Bestellung eines Registerpfandrechts gehindert werden.

Mit absoluter Wirkung sind Verfügungen des Eigentümers unwirksam, wenn ihm die Verfügungsbefugnis durch Einleitung des Konkursverfahrens oder durch Anordnung der Nachlaßverwaltung entzogen ist und diese im Register eingetragen sind (502).

4. Verfügungsbeschränkungen des Eigentümer-Schuldners.

Ist der Eigentümer des Luftfahrzeugs gleichzeitig der persönliche Schuldner, so gilt hinsichtlich seiner Verfügungsbe-
fugnis über das Luftfahrzeug das Gleiche. Die Lage ändert sich zunächst nur insofern, als der Gläubiger gegen ein und dieselbe Person je nach Belieben aus der persönlichen Schuld

(500) Zu den weiteren Fällen relativer Verfügungsbeschränkungen vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 187, s. a. Schaps-Abraham Bd. 1 S. 516 ff; Prause Anm. zu §§ 15 f SchRG; Heinerici-Gilgan, S. 263 ff; § 63 Abs. 2 Vergl.O. i.V.m. § 98 Abs.3 LuftfzRG.

(501) s.o.S. 29 ff.

(502) Abraham aaO.; Heinerici-Gilgan, S. 264 f, 267 f.

oder aus dem Registerpfandrecht vorgehen kann. Hierbei steht ihm für die Verwertung einerseits das gesamte Vermögen des Schuldners, andererseits - bei der Klage aus dem Registerpfandrecht - das Luftfahrzeug zur Verfügung. Der Gläubiger kann sogar aus beiden Rechten gleichzeitig vorgehen. Er müßte dann bei einer Klage die Verurteilung des persönlichen Schuldners zur Zahlung der Geldsumme und zur Duldung der Zwangsvollstreckung in das belastete Luftfahrzeug hinsichtlich der Schuldsumme beantragen (503).

II. Die Rechte des Gläubigers bis zur Pfandreife.

1. Begriff des Sicherungsrechts.

Vor der Fälligkeit der gesicherten Forderung hat der Gläubiger des Registerpfandrechts ähnlich wie im Schiffshypothekenrecht die Sicherungsrechte des § 39 LuftfzRG. Diese entsprechen dem sich aus § 39 SchRG ergebenden Sicherungsrecht des Gläubigers einer Schiffshypothek (504).

Das LuftfzRG unterscheidet hierbei zwischen einer bereits eingetretenen und einer in Zukunft zu besorgenden Beeinträchtigung des Luftfahrzeugs. Je nachdem werden dem Gläubiger verschiedene Befugnisse gewährt. Voraussetzung hierfür ist stets die bereits eingetreten oder zu befürchtende Verschlechterung des Luftfahrzeugs, die die Sicherheit des Registerpfandrechts gefährdet. Wann dies gegeben ist, kann nicht allgemein gesagt werden. Es muß sich jedoch um eine Änderung der tatsächlichen Beschaffenheit des Luftfahrzeugs, seiner Einrichtung oder der Zubehörteile (§ 39 Abs. 3 LuftfzRG) handeln. Diese kann

(503) S.o.N. 493 f.

(504) Neben diesem gesetzlichen Schutz kann sich der Gläubiger durch besondere Klauseln im Bestellungsvertrag sichern. Er kann insbesondere Vereinbarungen treffen, wie sie oben S. 52 im Zusammenhang mit der Kaskoversicherung des Luftfahrzeugs dargestellt sind. In solchen Vereinbarungen kann sich der Gläubiger das Recht zur sofortigen Kündigung des Registerpfandrechts vorbehalten.

auf äusseren Ereignissen wie z.B. einem Unfall beruhen oder aber auf der Nutzung des Luftfahrzeugs durch den Eigentümer wie z.B. auf mangelnder Wartung. Maßgebend für die nach § 39 LuftfzRG vorzunehmende Wertung ist der Zeitpunkt, an dem das Registerpfandrecht bestellt wurde. Der Zustand des Luftfahrzeugs zu diesem Termin ist mit dem jeweiligen zu vergleichen.

Ist unter diesen Umständen zu besorgen, daß gemessen an der Höhe der gesicherten Forderung und ihrer Nebenleistungen, dem Rang des Registerpfandrechts und dem Wert des Luftfahrzeugs der Gläubiger nicht mehr in dem Maße befriedigt wird, wie vor der eingetretenen oder bevorstehenden Verschlechterung des Luftfahrzeugs, so kann sich der Gläubiger dagegen schützen. Er kann Maßnahmen treffen, die die seitherige Sicherheit des Registerpfandrechts wiederherstellen sollen (505).

2. Die Rechte bei Verschlechterung des Luftfahrzeugs.

a. Ist die Verschlechterung des Luftfahrzeugs (z.B. durch mangelnde Wartung und Unterhaltung) bereits eingetreten, gleichviel ob durch ein Verhalten des Eigentümers oder nicht, ob infolge seines Verschuldens oder ohne sein Verschulden, so kann der Gläubiger dem Eigentümer eine angemessene (506) Frist bestimmen, innerhalb deren die Gefährdung für das Registerpfandrecht wieder zu beseitigen ist (§ 39 Abs. 1 S. 1 LuftfzRG).

(505) Der gesetzliche Schutz des Gläubigers eines Registerpfandrechts entspricht im übrigen weitgehend in seinen Voraussetzungen und Folgen den Sicherungsrechten, die das SchRG dem Schiffshypothekengläubiger gewährt. Wegen der Einzelheiten mag daher eine Verweisung auf die Ausführungen bei Abraham, Schiffshyp. S. 220 ff; Schaps-Abraham Bd. I S. 509 ff; Heinerici-Gilgan, S. 356 ff; Prause Anm. zu §§ 39 f SchRG genügen.

(506) Zur Angemessenheit der Frist vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 220; Schaps-Abraham Bd. I S. 511; s.a. Palandt-Hoche Anm. 3; Staudinger-Scherübl Anm. je zu § 1133. Maßgebend ist hier nach der Zeitraum, innerhalb dessen nach Art und Umfang der Beeinträchtigung der bisherige Zustand des Lfz. wiederhergestellt werden kann.

Verstreicht diese Frist ergebnislos, so kann der Gläubiger sofort und unabhängig von der Fälligkeit der Forderung Befriedigung aus dem Luftfahrzeug im Wege der Zwangsvollstreckung suchen (§ 39 Abs. 1 S. 2, § 47 Abs. 1 LuftfzRG). Die Beseitigung der Gefährdung kann er jedoch gegenüber dem Eigentümer nicht unmittelbar aufgrund des § 39 Abs. 1 S. 1 LuftfzRG gerichtlich durchsetzen (506 a).

b. Anders bei der erst zu besorgenden Verschlechterung des Luftfahrzeugs. Hier stehen dem Gläubiger auch vorbeugende Rechtsbehelfe zur Verfügung. Ist nämlich durch die Einwirkung des Eigentümers oder eines Dritten (507) eine die Sicherheit des Gläubigers beeinträchtigende Verschlechterung des Luftfahrzeugs, seiner Einrichtungen (508) oder seines Zubehörs (509) zu besorgen, so kann der Gläubiger gegen den Eigentümer des Luftfahrzeugs im Wege einer einstweiligen Verfügung die Anordnung von geeigneten Maßnahmen erwirken, um die Ge-

(506a) Für den Fall schuldhaften Handelns s.u.S. 99.

(507) Hierbei handelt es sich primär um eine Verpflichtung des Eigentümers. Er hat dafür Sorge zu tragen, daß Dritte nicht schädigend auf das Luftfahrzeug einwirken oder daß andere mögliche Beschädigungen vermieden werden; § 39 Abs. 2 LuftfzRG. Gegen den Dritten selbst kann der Gläubiger mit der Unterlassungsklage vorgehen; § 40 LuftfzRG.

(508) Einrichtungen des Luftfahrzeugs sind Sachen, die nicht notwendigerweise gleichzeitig seine Bestandteile sind; sie müssen aber dem Lfz. und seinem Betriebe dienen. Im Regelfall wird es sich allerdings um Bestandteile handeln, andernfalls ist eine Gefährdung des Registerpfandrechts schlecht denkbar. z.B. wären Start-Aggregate, Tank-Anlagen und Tankfahrzeuge zu den Einrichtungen des Lfz. im weitesten Sinne zu rechnen, ihr Fehlen dürfte aber den Wert eines Registerpfandrechts nicht beeinträchtigen. Daß es sich bei den Einrichtungen i.S. des § 39 Abs. 1 und 2 LuftfzRG nicht um Zubehörstücke handelt, ergibt sich aus Abs. 3 dieser Bestimmung, wonach Verschlechterung von Zubehör der Wertbeeinträchtigung von Luftfahrzeugen und seinen Einrichtungen gleichgeachtet wird.

(509) Zum Begriff des Zubehörs s.o.S. 36 ff; wie die Verschlechterung von Zubehör gewährt auch seine Entfernung vom Luftfahrzeugs ausserhalb des Rahmens ordnungsgemäßer Wirtschaft dem Gläubiger die Rechte des § 39 LuftfzRG.

fährdung abzuwenden (510). Ist durch derartige Maßnahmen die Gefährdung für das Registerpfandrecht nicht abzuwenden, so kann das Gericht dem Gläubiger gestatten, sofort, d.h.wiederum ohne Rücksicht auf die Fälligkeit, Befriedigung aus dem Luftfahrzeug zu suchen.(511)

3. Sicherung gegen Eingriffe Dritter.

Wirkt ein Dritter in nachteiliger Weise auf das Luftfahrzeug ein, so kann der Gläubiger des Registerpfandrechts nach § 40 LuftfzRG gegen ihn nur auf Unterlassung klagen. Er wird dann gleichzeitig auch gegen den Eigentümer nach § 39 Abs.2 LuftfzRG vorgehen können, um von ihm erforderliche Maßnahmen gegen weitere Beeinträchtigungen des Luftfahrzeugs durch diese oder eine andere fremde Person ("Dritter") zu erreichen.

(510) Zur einstweiligen Verfügung s. §§ 935 ff ZPO. Wegen der Vielzahl der Fälle, in denen eine Wertbeeinträchtigung des Lfz. mit der Folge der Beeinträchtigung des Registerpfandrechts möglich ist, sei auf die Beispiele bei Schaps-Abraham Bd. I S. 510 f, 516 ff verwiesen. Von besonderer Bedeutung für das Registerpfandrecht sind wohl die Fälle, daß ein Lfz. mit hochwertiger Passagier-Einrichtung in ein Frachtflugzeug umgewandelt wird und daß ein in der Lfz-rolle eingetragenes Lfz. in ein Land verkauft werden soll, das nicht dem GAbk. angehört, das auf dem Lfz. lastende Registerpfandrecht nicht anerkennt und deshalb nicht in sein Register übernimmt. Vgl.dazu Schaps-Abraham Bd. I S. 517.

Zur Übertragung eines Lfz. vom Register des einen Staats in das Register eines anderen muß regelmässig die Eintragung im Register des ersten Staates gelöscht sein. Aus dieser Regelung ergibt sich für den Gläubiger des Registerpfandrechts ein Schutz insofern, als ein Lfz.im Pfandrechtsregister nur gelöscht werden kann, wenn auch alle Registerpfandrechte (oder Schutzvermerke nach § 77 LuftfzRG) gelöscht sind. Vgl. aml.Begr. S. 31.

(511) § 39 Abs. 2 a.E. LuftfzRG.

Beruhet die Beeinträchtigung des Luftfahrzeugs und des Registerpfandrechts auf einem schuldhaften - vorsätzlichen oder fahrlässigen - Verhalten des Eigentümers oder eines Dritten, so kann der Gläubiger neben den Sicherungsrechten nach §§ 39 f LuftfzRG Schadensersatzansprüche nach § 823 Abs. 1 und 2 BGB (512) geltend machen. (513)

III. Die Rechte des Gläubigers nach der Pfandreife.

1. Die Kündigung.

Erst mit der Fälligkeit seiner Forderung erhält der Gläubiger des Registerpfandrechts die Befugnis, gegen den Eigentümer des Luftfahrzeugs vorzugehen. Sofern es sich bei dem Registerpfandrecht nicht um eine "Tilgungshypothek" handelt (514), hängt seine Fälligkeit in der Regel von einer Kündigung ab.

(515) Ist der Luftfahrzeugeigner nicht gleichzeitig Schuldner der persönlichen Forderung, so muß die Kündigung der Forderung, um für das Registerpfandrecht wirksam zu sein, vom Gläubiger gegenüber dem Eigentümer des Luftfahrzeugs oder umgekehrt erklärt werden (§ 42 LuftfzRG)(516). Zur Kündigung ist der

(512) Die §§ 39 f LuftfzRG sind als Schutzgesetz i.S. des § 823 Abs. 2 BGB aufzufassen. Für das Schiffshypothekenrecht vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 511 f; s.a. Heinerici-Gilgan, S. 357; Staudinger-Scherübl Anm. 1 f zu § 1133; Anm. 7 zu § 1134; Palandt-Gramm Anm. 9 f zu § 823.

(513) s.a. § 831 BGB und im Falle vertraglicher Schadensersatzansprüche (vgl. die oben S. 51 angeführte Klausel) auch § 278 BGB.

(514) S.dazu unten S. 161.

(515) Obwohl Lfze. in der Regel nur zur Sicherung kurz- und mittelfristiger Kredite verwendet werden, wird die Fälligkeit des Registerpfandrechts durchweg von einer Kündigung abhängig gemacht, sofern es sich um ein Tilgungsdarlehen handelt. Fest terminierte Registerpfandrechte kommen praktisch nicht vor.

Neben der vertraglichen oder auch gesetzlichen Kündigung (beim Darlehen: § 609 BGB) spielen auch für das Registerpfandrecht Verfallklauseln eine Rolle, wie sie im Grundstücks- u. Schiffshypothekenrecht bekannt sind. Hiernach wird das Registerpfandrecht beim Eintreten bestimmter in den Klauseln aufgeführter Ereignisse sofort fällig. Als Beispiel sei auf die oben S. 51 angeführte Klausel hingewiesen, wonach allerdings nur die fristlose Kündigung zulässig sein soll.

sich aus der Eintragung im Pfandrechtsregister ergebende Gläubiger berechtigt; Empfänger der Kündigung ist der im Register eingetragene Eigentümer, u.U. also auch der eingetragene Nichteigentümer (§ 42 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG). Dieser dagegen ist zur Kündigung des Registerpfandrechts nicht berechtigt (517); kündigen darf also nur der wirkliche Eigentümer des Luftfahrzeugs.

Die Regelung des § 42 LuftfzRG soll verhindern, daß der Eigentümer des Luftfahrzeugs überrascht wird. Deshalb wirkt die Kündigung des mit dem Eigentümer des Luftfahrzeugs nicht identischen persönlichen Schuldners oder die ihm gegenüber erklärte Kündigung des Gläubigers nicht für das Registerpfandrecht. Andererseits nimmt die Kündigung des Registerpfandrechts nach § 42 LuftfzRG nicht mit Notwendigkeit Einfluß auf die Fälligkeit der persönlichen Forderung. Wird also nur das Registerpfandrecht gekündigt, so braucht nicht auch die Forderung gegen den persönlichen Schuldner fällig zu werden (518)(519).

2. Das Ablösungsrecht des Eigentümers.

a. Gegen eine überraschende Vollstreckung in das Luftfahrzeug ist der Eigentümer nicht nur durch § 42, sondern auch durch § 43 LuftfzRG geschützt. Ist das Registerpfandrecht nach § 42 LuftfzRG ihm gegenüber gekündigt oder ist der Schuldner der persönlichen Forderung berechtigt - so wenn ihm die Forderung gekündigt wurde -, zu leisten, so kann der Eigentümer den Gläubiger befriedigen.(520) Durch diese "Ablösung" des Re-

(516) Wie § 42 SchRG; wegen der Einzelheiten sei daher auf Schaps-Abraham Bd. 1 S. 520; Heinerici-Gilgan, S. 358 ff; Prause Anm. zu § 42 SchRG verwiesen.

(517) RGZ 141, 222; Staudinger-Scherübl. Anm. 4 f; Palandt-Hoche Anm. 2 b je zu § 1141; s.a.Westermann, S. 492.

(518) Schaps-Abraham aaO; Staudinger-Scherübl RdN. 3 m; Soergel-Baur BdN. 2; Palandt-Hoche Anm. 2 je zu § 1141; Westermann, S. 491; RGZ 104, 357.

(519) Nach § 42 Abs. 2 LuftfzRG kann die Kündigung des Gläubigers gegenüber einem vom Amtsgericht Braunschweig als Registergericht zu bestellenden Vertreter des ausländischen, unbekannten oder unbekannt verzogenen Eigentümer abgegeben werden.

gisterpfandrechts kann der Luftfahrzeugeigner, der nicht gleichzeitig Schuldner der persönlichen Forderung ist, die Vollstreckung vermeiden. Es kommt dabei nicht darauf an, ob der Schuldner der persönlichen Forderung seine Leistung erbringt oder nicht. Es kommt ferner nicht darauf an, ob der Schuldner mit der Ablösung des Registerpfandrechts durch den Eigentümer einverstanden ist (521). Damit geht § 43 LuftfzRG über die Regelung des § 267 BGB hinaus, wonach unter Umständen ein Dritter die Leistung erbringen kann. Gemäß § 43 LuftfzRG kann entgegen § 267 Abs. 2 BGB der Gläubiger die Zahlung durch den Eigentümer auch dann nicht ablehnen, wenn der Schuldner widerspricht.

Zahlt der Schuldner der persönlichen Forderung nicht, so wird der Eigentümer nach Möglichkeit den Gläubiger befriedigen, um sich das Eigentum an dem Luftfahrzeug zu erhalten. Zur Befriedigung des Gläubigers stehen dem Eigentümer die verschiedensten Möglichkeiten zur Verfügung. Er kann die Zahlung erbringen, aber auch nach § 43 Abs. 2 LuftfzRG (522) hinterlegen (523) oder aufrechnen (524). Da § 49 LuftfzRG auf die Fälligkeit der Forderung im Verhältnis zum Eigentümer abstellt, sind jetzt - nach der Kündigung des Registerpfandrechts - auch die Übertragung des Eigentums an den Gläubiger oder Vereinbarungen über sonstige Verwertung des Luftfahrzeugs möglich.

(525)

- (520) § 43 LuftfzRG gewährt entsprechend § 43 SchRG und § 1142 BGB nur eine Befugnis. Eine Verpflichtung des Gläubigers, den Eigentümer zu befriedigen, besteht nicht, sofern er nicht mit dem persönlichen Schuldner identisch ist; s.o. S. 91. Wie beim Bestellungsvertrag können bei der Befriedigung des Gläubigers durch den Eigentümer zwischen diesem und dem Schuldner die unterschiedlichsten Rechtsverhältnisse bestehen. Z. meist wird ein Auftragsverhältnis in Betracht kommen; s.a. BGH LM § 516 BGB Nr. 2.
- (521) Schaps-Abraham Bd. I S. 521; Staudinger-Scherübl RdN. 1a; Soergel-Baur RdN. 1; Palandt-Hoche Anm. 1 je zu § 1142; Westermann, S. 499.
- (522) Entsprechend § 43 Abs. 2 SchRG, § 1142 Abs. 2 BGB.
- (523) Vgl. §§ 372 ff BGB.

b. Ist der Luftfahrzeugeigner nicht identisch mit dem Schuldner der persönlichen Forderung und macht er von seiner Befugnis gemäß § 43 LuftfzRG ganz oder teilweise Gebrauch, so hat die Befriedigung des Gläubigers die Wirkung, daß die Forderung und mit ihr das Registerpfandrecht (527) auf ihn übergeht (§ 44 LuftfzRG). Während im übrigen das Registerpfandrecht grundsätzlich erlischt, wenn und soweit es sich mit dem Eigentum in einer Person vereinigt (528) und ein der Eigentümergrundschuld des § 1177 BGB vergleichbares Recht nicht entsteht, erhält der Eigentümer nach § 44 Abs. 1 LuftfzRG ein echtes forderungsbekleidetes Registerpfandrecht (529). Dieses Recht bedarf nicht der Eintragung im Register, das jedoch entsprechend berichtigt werden kann (530). Soweit der Eigentümer den Gläubiger nicht befriedigt, bleibt das ursprüngliche Registerpfandrecht mit Rang vor dem Pfandrecht des Eigentümers bestehen (§ 44 Abs. 1 S. 1 a.E.)(531).

-
- (524) Damit ist eine Ausnahme vom Grundsatz der Gegenseitigkeit und der Gleichartigkeit gegeben (§ 387 BGB). Umgekehrt ist die Aufrechnung nicht möglich; vgl. Palandt-Hoche Anm. 3; Staudinger-Scherübl RdN. 2 ff; Soergel-Baur RdN. 2-4 je zu § 1142; Schaps-Abraham Bd. I S. 521; Westermann, S. 500.
- (525) Schaps-Abraham aaO.; s.a. Heinerici-Gilgan, S. 355 f. Neber den genannten Rechten u. Befugnissen des Eigentümers ist der sich aus § 77 LuftfzRG ergebende Anspruch zu erwähnen, der in seiner Wirkung dem § 58 LuftfzRG entspricht. Soweit ein Schutzvermerk zur Sicherung der in § 75 LuftfzRG genannten Privilegien eingetragen ist, kann der Eigentümer dessen Löschung von dem durch den Schutzvermerk Begünstigten verlangen. Voraussetzung ist, daß das Vorzugsrecht nicht oder nicht mehr besteht oder nicht mehr anzuerkennen ist. Dazu unten S. 190 ff (194).
- (527) Vgl. § 51 LuftfzRG und unten S. 123 ff.
- (528) Insbes., wenn der persönliche Schuldner an den Gläubiger leistet; vgl. § 57 Abs. 1 LuftfzRG; s.a. § 63, unten S. 151.
- (529) Pfandrecht des Eigentümers im Gegensatz zu dem im LuftfzRG nicht bekannten Eigentümer-Registerpfandrecht.
- (530) Vgl. Schaps-Abraham aaO.; Staudinger-Glaser RdN. 1 f zu § 44 SchRG.
- (531) Vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 522; Palandt-Hoche Anm. 3; Staudinger-Scherübl RdN. 5; Soergel-Baur RdN. 7 je zu § 1143. Bei zwangsweiser Befriedigung des Gläubigers erlischt das Registerpfandrecht, sofern nicht die Forderung weiterbesteht oder gegenüber Dritten als weiterbestehend gilt (§ 63 Abs. 2 LuftfzRG) und soweit es sich nicht um Fälle des § 64 handelt. Vgl. auch Palandt-Hoche Anm. 1 zu § 1181, Anm. 1 zu § 1143.

Im Falle eines Gesamtregisterpfandrecht gilt § 64 LuftfzRG (§ 44 Abs. 2 LuftfzRG). Hiernach erwirbt der Eigentümer ein Registerpfandrecht nach § 44 LuftfzRG (Pfandrecht des Eigentümers) nur an seinem eigenen Luftfahrzeug. An den anderen dem Gesamtregisterpfandrecht verhafteten Luftfahrzeugen erlischt das Pfandrecht, sofern nicht der Eigentümer, der den Gläubiger befriedigt, von den anderen Eigentümern oder deren Rechtsvorgängern Ersatz verlangen kann (§ 64 Abs. 2 LuftfzRG). Ein solches Recht bleibt Gesamtregisterpfandrecht mit dem Pfandrecht des Eigentümers nach Absatz 1. Es entsteht auch dann, wenn das Gläubigerrecht auf den Eigentümer übertragen wird oder wenn sich in seiner Person Forderung und persönliche Schuld vereinigen (§ 64 Abs. 4 LuftfzRG). Für den Ersatzanspruch gemäß Absatz 2 gegenüber den Eigentümern der anderen Luftfahrzeuge erwirbt der Eigentümer, welcher den Gläubiger befriedigt, auch dann das Registerpfandrecht, wenn die Befriedigung im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgt (§ 64 Abs. 5, § 47 LuftfzRG)(532). Wie bei § 44 LuftfzRG behält auch bei § 64 LuftfzRG das dem Gläubiger zustehende Registerpfandrecht seinen Rang vor den entstehenden Pfandrechten des Eigentümers (§ 64 Abs. 3).

3. Persönliche Leistungspflicht des Eigentümers.

Regelmässig kommt es aber nicht zum Übergang des Registerpfandrechts nach den §§ 44, 64 LuftfzRG. Ist der Luftfahrzeugeigner nicht gleichzeitig Schuldner der persönlichen Forderung, so ist er diesem doch zumeist zur Zahlung der gesicherten Forderung an den Gläubiger verpflichtet. So z.B., wenn der Eigentümer

(532) § 64 LuftfzRG entspricht im wesentlichen dem § 69 SchRG; Schaps-Abraham Bd. I S. 540 f; Soergel-Abraham RdN. 4 ff; Staudinger-Glaser RdN. zu § 68 SchRG. Abweichungen ergeben sich daraus, daß es nach dem LuftfzRG weder ein Eigentümerpfandrecht noch einen Stellenvorbehalt entsprechend § 57 Abs. 3 SchRG gibt. Vgl. amtl. Begr. S. 26; Prause Anm. zu § 69 SchRG.

in dem mit dem Schuldner als früherem Eigentümer abgeschlossenen Kaufvertrag die Erfüllung übernommen hat (533). Der Eigentümer macht hier nicht von seinem Recht nach § 43 LuftfzRG (Ablösungsrecht) Gebrauch, er zahlt vielmehr in Erfüllung seiner Vertragspflicht gegenüber dem Schuldner. Er hat gegen diesen keinen Ersatzanspruch, der durch das Registerpfandrecht zu sichern wäre. Dementsprechend geht hier die persönliche Forderung unter und mit ihr nach § 57 LuftfzRG das Registerpfandrecht.

Als typischer Fall für § 44 LuftfzRG bleibt danach die Möglichkeit übrig, daß der Eigentümer aus welchen Rechtsgründen auch immer das Luftfahrzeug für die Schuld eines anderen belastet und einen Ersatzanspruch gegen diesen erhält, sobald er den Gläubiger befriedigt. Nach § 44 LuftfzRG (535) erwirbt der Eigentümer zur Sicherung dieses Ersatzanspruchs gleichzeitig die Forderung des Gläubigers und das für diese bestellte Registerpfandrecht. (534)

4. Einwendungen und Nebenrechte beim Ablösungsrecht.

a. Durch den Übergang von Forderung und Registerpfandrecht auf den Eigentümer nach § 44 LuftfzRG werden die dem Schuldner gegen den Eigentümer zustehenden Einwendungen nicht berührt (§ 44 Abs. 1 S. 2). Dem Schuldner können danach noch Einwendungen aus dem zwischen ihm und dem Eigentümer

- (533) s.a. den Fall des § 415 Abs. 3 BGB. Bei wirksamer Schuldübernahme nach § 415 BGB kommt § 44 LuftfzRG ebenfalls nicht zur Anwendung, denn der Eigentümer ist in diesem Fall auch selbst Schuldner der persönlichen Forderung geworden. Bei Übernahme des Registerpfandrechts durch den Erwerber des Lfz. unter Anrechnung auf den Kaufpreis ist im Zweifel anzunehmen, daß der Eigentümer die Schuld mit befreiender Wirkung für den Veräußerer übernehmen wollte; vgl. für das Grundstücksrecht RGZ 75,340: KG JW 38, 1916; s.a. § 53 ZVG.
- (534) Z.B. ein Gesellschafter einer oHG. für die Verbindlichkeit der Gesellschaft oder ein Ehegatte für die Schuld des anderen.
- (535) bzw. § 64 LuftfzRG.

bestehenden Rechtsverhältnis (536), aus den für die Abtretung einer Forderung geltenden Vorschriften (537) sowie nach § 59 LuftfzRG zustehen (538).

b. Gegen Befriedigung des Gläubigers kann der Eigentümer nach § 45 LuftfzRG (539) Herausgabe der zur Berichtigung des Registers oder zur Löschung des Registerpfandrechts erforderlichen Urkunden verlangen, z.B. die vom Gläubiger erklärte Bewilligung der Löschung.

5. Ablösungsrecht anderer dinglich Berechtigter.

In ähnlichem Umfang wie der Luftfahrzeugeigner sind andere dinglich Berechtigte gegen einen Verlust ihres Rechts durch Zwangsversteigerung des Luftfahrzeugs geschützt. Jeder nämlich, der Gefahr läuft, durch Zwangsvollstreckung ein dingliches (540) Recht am Luftfahrzeug oder an den mithaftenden Gegenständen zu verlieren, hat nach § 50 LuftfzRG (541) ein Ablösungsrecht. Dieses Recht steht jedem dinglich Berechtigten solange zu, bis der Gläubiger befriedigt ist (542). Dinglich Berechtigte i.S. des § 50 LuftfzRG sind insbesondere nachstehende Gläubiger von Registerpfandrechten und nach § 50 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG auch Besitzer von Luftfahrzeugen und mitverhafteten Gegenständen. (543) Das Ablösungsrecht nach § 50 LuftfzRG kann auch von den Gläubigern privilegierter Forderungen geltend gemacht werden, deren Recht durch einen Schutzvermerk nach

-
- (536) Für das Grundstücksrecht vgl. § 1143 BGB i.V.m. § 774 Abs. 1 S. 3 BGB.
 - (537) §§ 404 ff. 412 BGB; s.a. unten S. 130.
 - (538) s.u. S. 117 ff; zum Vorstehenden auch Schaps-Abraham Bd. I S. 521 f; Prause Anm.; Staudinger-Glaser Anm. zu § 44 SchRG.
 - (539) Entsprechend § 45 SchRG, § 1144 BGB.
 - (540) Abraham, Schiffshyp. S. 237; Schaps-Abraham Bd. I S. 525; Staudinger-Glaser RdN. 3 zu § 50 SchRG.
 - (541) Entsprechend § 50 SchRG, § 1150 BGB.
 - (542) Durch einen der anderen dinglich Berechtigten oder auch durch den Eigentümer.
 - (543) Z.B. bestimmte Charterer, sofern der Besitz überlassen ist; dazu Schaps-Abraham aaO.

§ 77 LuftfzRG gewahrt ist, denn auch hier handelt es sich um Rechte an dem Luftfahrzeug (544).

Für das Ablösungsrecht nach § 50 LuftfzRG ist nicht - wie in § 43 - die Fälligkeit der Forderung maßgebend, sondern der Zeitpunkt, zu dem der Gläubiger Befriedigung aus dem Luftfahrzeug verlangt. Dazu ist nicht erforderlich, daß der Gläubiger den Eigentümer bereits auf Duldung der Zwangsvollstreckung verklagt oder gar die Zwangsvollstreckung betreibt; es genügt vielmehr, daß der Gläubiger den Eigentümer zur Zahlung auffordert oder das Registerpfandrecht kündigt (545). Auch im übrigen ähnelt das Ablösungsrecht anderer dinglich Berechtigter dem Recht des Eigentümers nach § 43 LuftfzRG. So ist Befriedigung des Gläubigers durch Aufrechnung und Hinterlegung zulässig (546). Ferner erhält der Berechtigte, der den Gläubiger befriedigt, in entsprechendem Umfang Forderung und Registerpfandrecht (§ 50 Abs. 2 LuftfzRG), welches den Rang nach einem ggf. dem Gläubiger verbleibenden Teil-Registerpfandrecht hat. Schließlich kann er Herausgabe der erforderlichen Urkunden verlangen (§ 50 Abs. 3 i.V.m. § 45 LuftfzRG) (547).

- (544) Für diese bevorrechtigten Gläubiger ist § 50 kaum von praktischer Bedeutung, da ihre Forderungen ohnehin Vorrang vor den Registerpfandrechten, daher auch vor demjenigen des die Befriedigung versuchenden Gläubigers haben.
- (545) Vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 237; Schaps-Abraham Bd. I S. 525; s.a. Prause Anm. zu § 50 SchRG und die Kommentierungen zu § 1150 BGB; Westermann, S. 500.
- (546) Abraham, Schiffshyp. S. 238; Schaps-Abraham Bd. I S. 526.
- (547) Durch eine Vorschrift wie § 42 ist der Drittberechtigte allerdings nicht geschützt. Die Wahrnehmung seines Ablösungsrechts wird daher oft vom Zufall abhängen. Bei der Bestellung des Registerpfandrechts könnte immerhin eine Benachrichtigungspflicht des Eigentümers - der das Registerpfandrecht bestellt - vereinbart werden. Die dinglich Berechtigten an einem Luftfahrzeug, insbesondere also die Gläubiger von Registerpfandrechten, können sich zwar nicht gegen Privilegien i.S. des § 75 LuftfzRG (dazu unten S. 190 ff) wehren, ist ein solches Recht aber nicht entstanden oder nicht mehr anzuerkennen, so können sie wie der Eigentümer von dem Berechtigten des Schutzvermerks nach § 77 Abs. 1 LuftfzRG dessen Löschung verlangen : § 77 Abs. 2 LuftfzRG.

IV. Befriedigung durch den persönlichen Schuldner.

1. Die Rechtsstellung des persönlichen Schuldners.

a. Anders als der Eigentümer ist der Schuldner der persönlichen Forderung selbst zur Zahlung der jeweiligen Geldsumme verpflichtet. Ist er daneben noch Eigentümer des mit dem Registerpfandrecht belasteten Luftfahrzeugs, so hat er wie dieser (548) auch die Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug zu dulden, wenn er den Gläubiger nicht durch Zahlung, Aufrechnung usw. befriedigt.

Seine Rechtsstellung im übrigen hängt von den allgemeinen Vorschriften des BGB bzw. seinen schuldrechtlichen Beziehungen zum Gläubiger ab. Für das Registerpfandrecht ergeben sich aber gegenüber der Stellung des mit dem persönlichen Schuldner nicht identischen Eigentümers einige Besonderheiten (549).

b. Mit der Befriedigung des Gläubigers durch den persönlichen Schuldner erlischt die Forderung und damit auch das Registerpfandrecht (550). Kann der persönliche Schuldner aber Ersatz von dem Luftfahrzeugeigner oder seinem Rechtsvorgänger verlangen, so geht entsprechend diesem Ersatzanspruch das Registerpfandrecht auf ihn über (551). Das Registerpfandrecht sichert nunmehr anstelle der bisherigen durch Zahlung untergegangenen Forderung den Ersatzanspruch (552). Es hat jedoch

(548) s.o.S. 91 f.

(549) Abgesehen davon entfallen beim persönlichen Schuldner die oben dargestellten Schutz- und Sicherungsrechte des Eigentümers nach §§ 42 f LuftfzRG sowie die besonderen Vorschriften über den Übergang des Registerpfandrechts nach § 44 LuftfzRG.

(550) § 57 S. 1 LuftfzRG.

(551) § 59 Abs. 1 LuftfzRG. Ein Ersatzanspruch des persönlichen Schuldners kann insbes. in dem bereits erwähnten Fall entstehen, daß der Eigentümer das Lfz. von dem persönlichen Schuldner erworben und in Anrechnung auf den Kaufpreis das Registerpfandrecht übernommen hat. Genehmigt der Gläubiger die Schuldübernahme nicht, die hierin meist liegen wird, so hat der Schuldner aufgrund der dann anzunehmenden Erfüllungsübernahme einen Anspruch gegen den Eigentümer; s.o.S. 104; Abraham, Schiffshyp. S. 242; Schaps-Abraham Bd. I S. 535.

den Rang nach dem ursprünglichen Registerpfandrecht, wenn der persönliche Schuldner den Gläubiger nur zum Teil befriedigt (553). Der Befriedigung des Gläubigers steht es gleich, wenn sich Forderung und Schuld - beispielsweise in den Fällen der Gesamtrechtsnachfolge - in einer Person vereinigen (554).

Dasselbe gilt beim Gesamtregisterpfandrecht, wenn der persönliche Schuldner von allen Eigentümern der belasteten Luftfahrzeuge wegen der Befriedigung des Gläubigers Ersatz verlangen kann (555). Hat der persönliche Schuldner aber nur einen Ersatzanspruch gegen einzelne Eigentümer oder deren Rechtsvorgänger, so geht das Registerpfandrecht nur an diesen Luftfahrzeugen auf ihn über, während es an den anderen Luftfahrzeugen, deren Eigentümer nicht zum Ersatz verpflichtet sind, untergeht (556). Auch hier richtet sich der Übergang des Registerpfandrechts in seinem Umfange nach der Ersatzforderung. Das Registerpfandrecht an den bisher dem Gesamtregisterpfandrecht verhafteten Luftfahrzeug besteht also nur in Höhe des dem Eigentümer gegenüber bestehenden Ersatzanspruchs, während es im übrigen untergeht. Die dem persönlichen Schuldner wegen Befriedigung des Gläubigers gegen einzelne Eigentümer zustehenden Ersatzansprüche werden also nicht etwa durch ein Gesamtregisterpfandrecht gesichert (557).

(552) Vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 241.

(553) § 59 Abs. 3 LuftfzRG (554) § 59 Abs. 4 LuftfzRG

(555) Zur Schiffshypothek vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 242; Schaps-Abraham Bd. I S. 541; Prause Anm.; Staudinger-Glaser Anm. zu §§ 44, 69 SchRG.

(556) § 59 Abs. 2 LuftfzRG; s.a. § 70 SchRG, § 1174 Abs. 1 BGB.

(557) Vgl. Abraham, aaO.; s. aber § 64 Abs. 2 LuftfzRG für den Fall der Befriedigung durch den Eigentümer eines der Lfze. Wegen Fortfalls der Eigentümergeandschuld und des Rechts nach § 57 Abs. 3 SchRG für das LuftfzRG entfallen auch die in §§ 1174 Abs. 2, 1172 BGB und §§ 70, 68 SchRG angeordneten Berechnungen.

c. Wie der Eigentümer (558) kann auch der persönliche Schuldner die zur Berichtigung des Pfandrechtsregisters erforderlichen Urkunden vom Gläubiger herausverlangen (559). Hierzu ist allerdings erforderlich, daß der persönliche Schuldner das Registerpfandrecht nach § 59 - zur Sicherung seines Ersatzanspruchs - erworben hat und daß er deswegen ein rechtliches Interesse an der Berichtigung des Registers besitzt (560).

2. Der Schutz des persönlichen Schuldners.

Wie der Eigentümer ist auch der persönliche Schuldner gegen überraschende Verfügungen des Gläubigers geschützt. Dieser Schutz ist jedoch wegen der andersgearteten Interessenlage vom LuftfzRG verschieden gestaltet (561).

a. § 60 LuftfzRG schützt den persönlichen Schuldner davor, daß er das wegen seiner Ersatzansprüche nach § 59 LuftfzRG auf ihn übergehende Registerpfandrecht durch Aufgabe desselben oder durch Vorrangseinräumung seitens des Gläubigers verliert. Gibt der Gläubiger nämlich das Registerpfandrecht auf, so erlischt es mit der Folge, daß nachstehende Berechtigte aufrücken (562). Der Ersatzanspruch des Schuldners kann dann nicht mehr durch das Registerpfandrecht gesichert werden. Die Sicherstellung des Ersatzanspruchs durch das gemäß § 59 LuftfzRG übergehende Registerpfandrecht ist andererseits gefähr-

(558) s.o.S. 105; § 45 LuftfzRG (559) § 62 LuftfzRG

(560) Das Registergericht wird sich allerdings mit einer löschungsfähigen Quittung nicht zufrieden geben, sondern daneben den Nachweis verlangen, daß der Schuldner einen Ersatzanspruch gegen den Eigentümer hat. Hierfür müßte der Schuldner beispielsweise den Schuldübernahmevertrag, die Vereinbarung einer Erfüllungsübernahme oder ähnliche Urkunden vorlegen; Ist er dazu nicht in der Lage, wird das Registergericht u.U. auch die Bewilligung des Eigentümers fordern müssen; vgl. dazu Abraham, Schiffshyp. S. 242 N. 42; Staudinger-Scherübl RdN. 1 c; Soergel-Baur RdN. 2 je zu § 1167.

(561) s.o.S. 101 f für den Eigentümer.

(562) s.u.S. 151 ff; vgl. § 56 LuftfzRG.

det, wenn der Gläubiger seinen Rang ändert (563). Der Gläubiger ist rechtlich nicht gehindert, diese Verfügungen über sein Registerpfandrecht vorzunehmen; hätte der Schuldner aber ohne diese Verfügungen nach § 59 LuftfzRG Ersatz verlangen können, so wird er von seiner Leistung frei (564). Andere Vereinbarungen zwischen Gläubiger und dem persönlichen Schuldner sind indes möglich (565).

b. Betreibt der Gläubiger die Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug oder macht er von einer Vereinbarung über den freihändigen Verkauf des Luftfahrzeugs (566) Gebrauch, so gewährt § 61 LuftfzRG dem persönlichen Schuldner die Möglichkeit, den Ausfall des Registerpfandrechts zu verhindern, soweit er einen Ersatzanspruch gegen den Eigentümer hat. Anders als in § 60 hat der persönliche Schuldner nach § 61 LuftfzRG eine Einrede (567). Der Gläubiger hat den Schuldner unverzüglich von seinen Verwertungsmaßnahmen zu unterrichten, damit dieser den Ausfall des Registerpfandrechts verhindern kann. Ist der Schuldner nicht benachrichtigt worden oder hat er nicht auf andere Weise Kenntnis von den Verwertungsmaßnahmen erhalten (568), so kann

(563) s.u.S. 199 ff.

(564) Vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 243; Schaps-Abraham Bd. I S. 536. Ob es sich nach § 60 LuftfzRG entsprechend § 60 SchRG und § 1165 BGB um eine Einrede des Schuldners handelt oder um einen Erlöschenstatbestand, ist str. Das Gesetz spricht vom "Freiwerden" des Schuldners, weshalb entsprechend dem sonstigen Sprachgebrauch des BGB davon auszugehen ist, daß die Forderung gegen den persönlichen Schuldner kraft Gesetzes erlischt, soweit Befriedigung aus dem Registerpfandrecht möglich gewesen wäre. Vgl. Palandt-Hoche Anm. 3; Staudinger-Scherübl RdN. 1 a ff; Soergel-Baur RdN. 5 je zu § 1165.

(565) Abraham, Schiffshyp. S. 244; Staudinger-Scherübl RdN. 1 g

(566) Nach § 49 LuftfzRG; vgl. Palandt-Hoche Anm. 1; s.a. Staudinger-Scherübl RdN. 2 a; Soergel-Baur RdN. 3 je zu § 1166

(567) Staudinger-Scherübl RdN. 2 b; Soergel-Baur RdN. 7; Palandt-Hoche Anm. 3 je zu § 1166; Abraham, aaO.; Schaps-Abraham Bd. I S. 536; Westermann, S. 514.

(568) Palandt-Hoche aaO.; Staudinger-Scherübl RdN. 2 d, e; Soergel-Baur RdN. 5 je zu § 1166; Schaps-Abraham aaO.

er die Zahlung der durch den Verkauf des Luftfahrzeugs nicht gedeckten Forderung verweigern. Er muß allerdings den Nachweis erbringen, daß er einen Ersatzanspruch gegen den Eigentümer hatte und daß ihm dieser Anspruch entgangen ist, weil der Gläubiger die Benachrichtigung unterlassen hat (569).

Der Gläubiger braucht den persönlichen Schuldner jedoch nicht zu benachrichtigen, wenn dies untunlich ist, etwa weil der Schuldner unbekannten Aufenthalts oder anderweitig in Kenntnis gesetzt ist (570).

Das Leistungsverweigerungsrecht des § 61 LuftfzRG kann vertraglich abbedungen werden (571). Aus dem Rechtsverhältnis zwischen dem Gläubiger und dem persönlichen Schuldner kann sich aber auch eine Erweiterung des § 61 LuftfzRG mit schuldrechtlicher Wirkung in der Weise ergeben, daß der Gläubiger den Schuldner auch dann von der Einleitung der Verwertungsmaßnahmen in Kenntnis zu setzen hat, wenn ein Ersatzanspruch des Schuldners gegen den Eigentümer nicht in Betracht kommt. (572)

V. Befriedigung des Gläubigers durch Zwangsvollstreckung.

1. Die Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug.

a. Wird der Gläubiger nicht durch den Schuldner oder den Luftfahrzeugeigner befriedigt, so steht ihm nur der Weg der Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug und die dem Registerpfandrecht mitverhafteten Gegenstände offen (§ 47 Abs. 1 LuftfzRG) (573). Der Gläubiger kann sich also nicht etwa durch freihändigen Verkauf oder durch Pfandverkauf befriedigen (574).

(569) Abraham, Schiffshyp. S. 244.

(570) § 61 S. 2 LuftfzRG (571) Palandt-Hoche Anm.1 zu § 1166

(572) Staudinger-Scherübl RdN. 4 f; Palandt-Hoche Anm.2 je zu § 1166; s.a. Prause Anm. zu § 61 SchRG.

(573) In Frage kommt auch die Befriedigung durch den dinglich Berechtigten nach § 50 LuftfzRG.

(574) Die Möglichkeit, eine andere Befriedigungsweise gemäß § 49 - s.o.S. 102 - zu vereinbaren, fällt nicht unter § 47 LuftfzRG.

Das Registerpfandrecht stellt daher - wie die Grundstücks- und die Schiffshypothek - für den Gläubiger nicht die Möglichkeit dar, schneller und einfacher als andere Gläubiger auf das Luftfahrzeug zuzugreifen. Die Besserstellung des Gläubigers liegt nur darin, daß seine Forderung gesichert ist und bei der Befriedigung Vorrang vor den Forderungen anderer Gläubiger genießt.

b. Zur Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug nach § 47 LuftfzRG bedarf es eines vollstreckbaren Titels. Regelmässig handelt es sich dabei um ein Urteil, welches mit einer besonderen Klage des Gläubigers gegen den Eigentümer zu erwirken ist(575). Diese Klage ist jedoch nicht erforderlich, wenn sich der Besteller des Registerpfandrechts mit Wirkung für den jeweiligen Eigentümer des Luftfahrzeugs in einer gerichtlichen oder notariellen Urkunde der sofortigen Zwangsvollstreckung unterworfen hat (576).

c. Die Zwangsvollstreckung in ein Luftfahrzeug ist ähnlich geregelt wie die Zwangsvollstreckung in eingetragene Schiffe (577)

Es kann für die Forderung des Gläubigers ein weiteres Registerpfandrecht eingetragen werden (578) oder es kann das Luftfahrzeug in einem besonderen Verfahren versteigert und

(575) Zum Klageantrag s.o.S. 92.

(576) Vgl. §§ 794 Abs. 1 Nr.5, 800, 800 a ZPO. Tatsächlich sind in etwa 20 % der beim Amtsgericht in Braunschweig vorhandenen Bestellungsverträge für Registerpfandrechte derartige Unterwerfungsklauseln zu finden.

(577) s.o.S. 71; gleichviel ob in der Lfz-rolle oder nur im Pfandrechtsregister eingetragen, § 99 Abs. 1 S. 1 a.E.

(578) Sofern die Forderung höher als 500 DM ist : § 870 a, § 866 Abs. 3 i.V.m. § 99 Abs. 1 LuftfzRG; an dem bereits belasteten Lfz. kann ein Registerpfandrecht für dieselbe Forderung nicht mehr eingetragen werden; diese Forderung kann nur noch durch ein Registerpfandrecht an einem anderen Lfz. gesichert werden; vgl. Staudinger-Scherübl Anm. 23 zu § 1147, 6 c zu § 1132; s.a.o.S. 83 f.

der Erlös unter die Gläubiger verteilt werden (580). Die Eintragung eines weiteren Registerpfandrechts wird für den die Zwangsvollstreckung betreibenden Gläubiger kaum in Betracht kommen, weil Pfandobjekte desselben Eigentümers meist keine größere Sicherheit versprechen und die Realisierung des Registerpfandrechts nur weiter hinausgeschoben werden würde.

(581) Die Versteigerung des Luftfahrzeugs richtet sich nach den durch § 109 LuftfzRG in das ZVG neu aufgenommenen §§ 171 a bis 171 n (582).

d. Nach § 171 b ZVG ist für die Zwangsversteigerung des Luftfahrzeugs das Amtsgericht in Braunschweig als Vollstreckungsgericht zuständig.

Die Zwangsversteigerung kann auch bei Luftfahrzeugen erfolgen, die zwar noch im Pfandrechtsregister, aber nicht oder nicht mehr in der Luftfahrzeugrolle eingetragen sind (171 a S.1 ZVG). Ist das Luftfahrzeug nicht im Pfandrechtsregister eingetragen, so ist als vorbereitende Maßnahme zunächst seine Eintragung herbeizuführen (§ 171 c Abs. 1). Als weitere vorbereitende

(580) § 870 a ZPO i.V.m. § 99 Abs. 1 LuftfzRG. Anders als im Grundstücksrecht ist die Zwangsverwaltung eines Lfz. nicht möglich; vgl. amtl. Begr. S. 32. Als vorbereitende Maßnahme für die Zwangsversteigerung des Lfz. ist aber nach § 171 c Abs. 2 u. 3 ZVG die Bewachung und Verwahrung des Lfz. zulässig. Das ist ausgeschlossen, soweit das Gesetz vom 17.3.1935 (RGBl. I S. 385) eingreift.

(581) Bedeutung hat das Zwangsregisterpfandrecht also nur für ungesicherte Forderungen; da grundsätzlich für dieselbe Forderung an einem Lfz. nur ein Registerpfandrecht bestellt werden kann (s.o.S. 82 f), ist die Eintragung eines Zwangsregisterpfandrechts für ein Registerpfandrecht zweifelhaft; vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 523 m. Nachw.; Heinerici-Gilgan, S. 290 f.

(582) Es kann hier nur ein kurzer Überblick über die Zwangsversteigerung von Lfzen. gegeben werden. Im übrigen ist wegen der großen Ähnlichkeit auf das Schiffshypothekenrecht zu verweisen. Vgl. insoweit Schaps-Abraham Bd. I. S. 552f; Heinerici-Gilgan, S. 285 ff; Soergel-Abraham RdN. 1; Staudinger-Glaser Vorbem. je zu § 47 SchRG; Erman-Honke Einl. § 1204 Anh. 17.

Maßnahme ordnet das Gericht die Bewachung und Verwahrung des Luftfahrzeugs an (§ 171 c Abs. 2 ZVG)(583). Im übrigen bestehen für das Versteigerungsverfahren keine Besonderheiten; nach § 171 a ZVG gelten die allgemeinen Vorschriften des ersten Abschnittes. Danach wird die Zwangsversteigerung in der Weise durchgeführt, daß Registerpfandrechte, welche dem Recht des betreibenden Gläubigers im Range vorgehen, nicht beeinträchtigt werden dürfen. Ein rangmäßig günstiges Registerpfandrecht läuft demnach bei einer durch andere dinglich gesicherte oder ungesicherte Gläubiger durchgeführten Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug keine Gefahr. Das ZVG ordnet hierzu in § 44 Abs. 1 an, daß bei der Versteigerung des Luftfahrzeugs nur solche Gebote zugelassen werden, durch welche die dem Anspruch des betreibenden Gläubigers vorgehenden Recht gedeckt werden ("geringstes Gebot"). Die durch das geringste Gebot und nicht durch Zahlung zu deckenden Rechte bleiben nach § 52 Abs. 1 ZVG bestehen; sie werden vom Ersterher des Luftfahrzeugs übernommen (585). Der Ersterher wird mit dem Zuschlag nach § 90 ZVG Eigentümer des Luftfahrzeugs (586)(587).

(583) Zwangsverwaltung wie im Grundstücksrecht ist dem Luftfahrzeug unbekannt; vgl. § 866 ZPO, s.o.N. 580. Auch das bereits versteigerte Lfz kann nach § 171 g ZVG nur unter Bewachung und Verwahrung gestellt werden.

(585) s.o.S. 104

(586) Wird das Versteigerungsverfahren nach §§ 28, 30 ff ZVG einstweilen eingestellt, so kann das Vollstreckungsgericht im Einverständnis mit dem Gläubiger die Bewachung und Verwahrung des Lfz. einem Treuhänder übertragen und diesen auch zur Nutzung des Lfz. für Rechnung und im Namen des Schuldners ermächtigen (§ 171 c Abs.3 ZVG).

(587) In der Praxis wurde in Lfze. aufgrund von Registerpfandrechten bisher nur dreimal vollstreckt: einmal im Jahre 1962, zweimal im Frühjahr 1963. Letzteres wohl im Zusammenhang mit dem Konkurs der Continentale Deutsche Luftreederei. 1965 erfolgte eine weitere Vollstreckung aufgrund eines Registerpfandrechts.

2. Die Zwangsvollstreckung in mithaftende Gegenstände.

Die Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug umfaßt auch die Gegenstände, auf die sich das Registerpfandrecht erstreckt (§ 865 Abs. 1 ZPO i.V.m. § 99 Abs. 1 LuftfzRG). Sofern es sich nicht um Zubehör handelt, können diese Gegenstände bis zur Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug auch im Wege der Mobiliarvollstreckung gepfändet werden (588).

Von der Zwangsvollstreckung in Luftfahrzeuge werden jedoch diejenigen Ersatzteile nicht erfaßt, auf die sich nach der Erweiterung gemäß § 71 LuftfzRG das Registerpfandrecht erstreckt (§ 99 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG). Für diese mithaftenden Ersatzteile gelten die Regeln über die Mobiliarvollstreckung mit einigen Besonderheiten, welche die Vollstreckung in Ersatzteile derjenigen in das Luftfahrzeug selbst annähern (§ 100 LuftfzRG). So wird das Mindestgebot vom Vollstreckungsgericht festgesetzt, weil seine Festsetzung durch den Gerichtsvollzieher zu schwierig sein würde (589). Das Mindestgebot muß auch bei den Ersatzteilen die im Range vorgehenden Registerpfandrechte decken (§ 100 Nr. 2 LuftfzRG). Gewöhnlich ist für jedes Einzelteil ein Mindestgebot abzugeben; es kann aber auch ein gemeinsames Mindestgebot festgesetzt werden (590). Im Ausland befindliche Ersatzteile sollen bei der Wertfestsetzung der belasteten Pfandobjekte ausser Betracht bleiben, da die Feststellung des Werts dieser Gegenstände mit zu grossen Schwierigkeiten verknüpft ist (590). Anders dagegen bei der Wertfeststellung des zu versteigernden Luftfahrzeugs, die auch dann erfolgt, wenn sich das Luftfahrzeug im Ausland befindet.

(588) Über Einzelheiten vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 554

(589) Amtl.Begr. S. 33 f.

(590) Amtl.Begr. S. 34

3. Die Eigentümer-Unterstellung.

Für die vom Gläubiger des Registerpfandrechts betriebene Zwangsvollstreckung gilt nach § 48 S. 1 LuftfzRG zugunsten des Gläubigers als Eigentümer des Luftfahrzeugs, wer im Pfandrechtsregister als solcher eingetragen ist (592). Dies gilt auch für die dingliche Klage gegen den Eigentümer (593), nicht aber für sonstige gegen diesen gerichtete Klagen. Der eingetragene Eigentümer oder auch Nichteigentümer ist also wegen Duldung der Zwangsvollstreckung zu verklagen, gegen ihn ist die Zwangsvollstreckung zu richten. Bei § 48 LuftfzRG handelt es sich - wie bei § 1148 BGB und § 48 SchRG - um eine unwiderlegliche Unterstellung (594). Der Gläubiger kann allerdings auch den wahren Eigentümer verklagen und nach § 24 SchRO i.V.m. § 96 LuftfzRG anschliessend die Berichtigung des Pfandrechtsregisters beantragen (595), denn die Unterstellung des § 48 LuftfzRG gilt nur zu seinen Gunsten. Der wahre Eigentümer des Luftfahrzeugs kann gegen das Registerpfandrecht zwar die ihm hieraus erwachsenden Einwendungen geltend machen (§ 48 S. 2 LuftfzRG), er kann sich im Wege der Klage (596) mit weiteren Einwendungen gegen das Vorgehen des Gläubigers wehren, er kann aber nicht damit gehört werden, daß der eingetragene und verklagte Nichteigentümer in Wirklichkeit nicht der Berechtigte sei (597).

(592) Vgl. § 1148 BGB, § 48 SchRG, § 17 ZVG.

(593) § 48 LuftfzRG spricht von der Rechtsverfolgung des Gläubigers.

(594) Palandt-Hoche Anm. 1; Staudinger-Scherübl RdN. 1 je zu § 1148; Schaps-Abraham Bd. I S. 524; Westermann, S. 493.

(595) Dazu Schaps-Abraham Bd. I S. 228; Staudinger-Scherübl RdN. 4; Soergel-Baur RdN. 1 je zu § 1148; s.a. Prause Anm. zu § 48 SchRG.

(596) Es ist bestr., ob sich der wahre Eigentümer mit der Feststellungsklage nach § 256 ZPO oder mit der Drittwiderspruchsklage nach § 771 ZPO wehren muß. Für die zweite Ansicht Palandt-Hoche Anm. 2 zu § 1148, für die erste Schaps-Abraham Bd. I S. 525. Es wird jedoch auf den Zeitpunkt der von dem wirklichen Eigentümer zu ergreifenden Maßnahmen ankommen. Vor Erhebung der Klage gegen den "Register-Eigentümer" kann der wirkliche Eigentümer die Feststellungsklage erheben; während des Verfahrens kann er nach § 64 ZPO intervenieren; im

4. Die Folgen der zwangsweisen Befriedigung.

Wird der Gläubiger nach erfolgter Zwangsversteigerung des Luftfahrzeugs durch Auszahlung des Erlöses befriedigt, so erlischt nach § 57 S. 2 LuftfzRG das Registerpfandrecht. Es erlischt auch, wenn der Gläubiger aus dem Versteigerungserlös nicht befriedigt wird und es von dem Ersterher nicht übernommen wird. (598) Soweit dies nicht der Fall ist, behält der Gläubiger seine Forderung gegen den persönlichen Schuldner.

VI. Die dem Gläubiger gegenüber bestehenden Einwendungen.

1. Die Bedeutung der Einwendungen.

Dem Gläubiger werden in aller Regel die Forderung gegen den persönlichen Schuldner und der hypothekarische Anspruch aus dem Registerpfandrecht gemeinsam zustehen. Der Wert dieser Rechte hängt von ihrer Realisierbarkeit ab, die wiederum von den verschiedensten Faktoren bestimmt wird (599). Maßgebend sind vor allem die Erfolgsaussichten und Voraussetzungen einer Klage sowie die Einwendungen, die der persönlichen Forderung oder dem dinglichen Recht entgegengesetzt werden können.

2. Klage aus der persönlichen Forderung.

Stützt sich der Gläubiger allein auf die persönliche Forderung gegen den Schuldner oder den mit diesem identischen Luftfahrzeug-eigner, so hat er mit sämtlichen Einwendungen und Einreden zu rechnen, die gegen eine Geldforderung überhaupt erhoben werden

- (noch 596) Vollstreckungsverfahren dagegen kann er nach § 771 ZPO vorgehen. Unter Umständen - nämlich in Fällen zwischenzeitlicher Rechtsnachfolge - ist auch die Vollstreckungsabwehrklage nach § 767 ZPO möglich. Dazu Staudinger-Scherübl RdN. 3 zu § 1148.
- (597) Staudinger-Scherübl RdN. 3 f; Palandt-Hoche Anm. 2; Soergel-Baur RdN. 1 je zu § 1148; Schaps-Abraham Bd. I S. 524; Westermann, S. 493 f.
- (598) Im Einzelnen vgl. Heinerici-Gilgan, S. 374 f; s.a. Staudinger-Glaser Vorbem. 3; Soergel-Abraham RdN. 5 zu § 51 SchRG
- (599) sowohl persönlicher als auch sachlicher Art, z.B. Kreditwürdigkeit des Schuldners, Rang des Registerpfandrechts.

können. Der Gläubiger hat sowohl rechtsvernichtende als auch rechtshindernde Einwendungen (600) und alle möglichen Einreden (601) in Betracht zu ziehen. Höhe und Bestand der Forderung muß der Gläubiger zudem beweisen, falls der Schuldner insoweit bestreitet (602).

3. Klage aus dem Registerpfandrecht.

Stützt sich der Gläubiger dagegen auf das Registerpfandrecht, so braucht er sein hypothekarisches Recht nicht nachzuweisen, weil es sich aus dem Pfandrechtsregister ergibt. Zum Beweis der Forderung kann sich der Gläubiger allerdings nicht auf die Eintragung im Register berufen. Bestreitet daher der Schuldner die Forderung, so muß sie der Gläubiger nachweisen.

Auch gegen die Klage aus dem Registerpfandrecht können Einwendungen und Einreden - und zwar vom Eigentümer des Luftfahrzeugs - erhoben werden.

a. Der Eigentümer kann Einwendungen erheben, die sich unmittelbar gegen das hypothekarische Recht richten. Eine besondere Vorschrift hierüber ist zwar nicht im LuftfzRG enthalten, ihre Zulässigkeit ergibt sich jedoch aus allgemeinen Gesichtspunkten. Gegen das Registerpfandrecht kann der Eigentümer daher vorbringen, daß es mangels wirksamer Einigung nicht zustande gekommen oder wegen Verstosses gegen die Eintragungserfordernisse des § 5 LuftfzRG nicht entstanden sei. Der Eigentümer kann sich

(600) Z.B. Formfehler, Geschäftsunfähigkeit bzw. Anfechtung, Erfüllung, Aufrechnung.

(601) Z.B. Stundung, Verjährung, Bereicherung (§ 821 BGB); s.a. Palandt-Hoche Anm. 3; Soergel-Baur RdN. 3; Staudinger-Scherühl RdN. 3 zu § 1137; Westermann, S. 496 f.; Baur, S. 320 f.

(602) Trotz dieser Schwierigkeiten wird sich der Gläubiger daher auf die persönliche Forderung stützen, wenn der Rang des Registerpfandrechts schlecht, der Schuldner aber zahlungsfähig ist.

auch darauf berufen, daß der Gläubiger das Registerpfandrecht nicht wirksam von seinem Rechtsvorgänger erworben habe. Hier allerdings sind die Einwendungen des Eigentümers durch die Gutglaubensvorschriften des § 16 LuftfzRG eingeschränkt (603).

b. Ohne daß es einer besonderen Regelung im LuftfzRG bedurft hätte, kann der Eigentümer gegen das Registerpfandrecht auch alle Einwendungen und Einreden erheben, die aus dem besonderen Rechtsverhältnis zwischen ihm und dem Gläubiger herrühren, sei es, daß sie sich aus dem persönlichen Schuldverhältnis, sei es, daß sie sich aus sonstigen Vereinbarungen ergeben (604). Der Eigentümer kann sich gegenüber dem Gläubiger beispielsweise darauf berufen, daß dieser ihm Stundung gewährt oder die Zahlung aus dem Luftfahrzeug erlassen habe, daß er versprochen habe, sich zunächst aus der persönlichen Schuld zu befriedigen, das Registerpfandrecht nicht abzutreten oder aus ihm nicht zu vollstrecken (605).

c. Für die Einreden des Eigentümers gegen die Klage aus dem Registerpfandrecht bestimmt § 41 Abs. 1 S. 1 LuftfzRG weiterhin, daß der Eigentümer alle diejenigen Einreden geltend machen könne, die dem Schuldner gegen die persönliche Schuld zustehen. Diese Regelung des LuftfzRG entspricht der engen Verknüpfung des Registerpfandrechts mit der gesicherten Forderung (607). § 41 Abs. 1 S. 1 LuftfzRG spricht wie § 41 SchRG und § 1137 BGB von Einreden, also von Leistungsverweigerungsrechten. Es kommen daher insbesondere die Einrede der Stundung, des Zurückbehaltungsrechts, des nicht erfüllten Vertrags (608), des Ver-

(603) Abraham, Schiffshyp. S. 240; Schaps-Abraham Bd. I S. 519; Staudinger-Scherübl. RdN. 7; Soergel-Baur RdN. 1; Palandt-Hoche Anm. 1 je zu § 1137; s. a. Prause, Anm. zu § 41 SchRG; zum Gutglaubenserwerb s. u. S. 243 ff. Wegen der ausgeschlossenen Einreden vgl. Staudinger-Scherübl. RdN. 3 a ff; Soergel-Baur RdN. 5 je zu § 1137.

(604) Letzteres insbes., wenn Schuldner und Eigentümer nicht identisch sind.

(605) Abraham aaO.; Schaps-Abraham aaO.; Staudinger-Scherübl. Anm. 4 B 1 a; Soergel-Baur RdN. 2 zu § 1137; Baur, S. 321.

(607) Abraham aaO.; Schaps-Abraham aaO.; Westermann, S. 496.

stosses gegen Treu und Glauben (609) in Betracht(610).

Aus alledem ergibt sich, daß sich der Eigentümer grundsätzlich mit denselben Mitteln gegen die Inanspruchnahme aus dem Registerpfandrecht wehren kann wie der Schuldner gegen die Klage aus der persönlichen Forderung. Ist der Eigentümer nicht der persönliche Schuldner, so werden ihm seine Einreden auch dann erhalten, wenn der persönliche Schuldner auf ihre Geltendmachung verzichtet hat (611).

Bestimmte Einreden sind durch das LuftfzRG jedoch ausgeschlossen. Der Luftfahrzeugeigner kann sich nicht auf Verjährung berufen, da nach § 23 LuftfzRG Ansprüche aus eingetragenen Rechten mit Ausnahme von Schadensersatzansprüchen und Ansprüchen aus Zinsrückständen (612) - nicht der Verjährung unterliegen. Der Eigentümer kann auch nicht die Einrede der beschränkten Erbenhaftung erheben, wenn der Schuldner stirbt (613).

-
- (608) Z.B. bei Nichtauszahlung der Darlehensvaluta. Dieser Einwand kann sich auch gegen den Bestand der Forderung richten, es handelt sich dann um eine Einwendung. Ihre Geltendmachung im Rahmen des § 41 Abs. 1 S. 1 LuftfzRG ist - für das Grundstücksrecht - bestritten; s. dazu Abraham, Schiffshyp. S. 240 m. Nachw.; Palandt-Hoche Anm. 3 zu § 1137. Große praktische Bedeutung hat diese Frage wegen der strengen Akzessorietät des Registerpfandrechts nicht. Zudem werden Einwendungen, die der Schuldner gegen das Registerpfandrecht hätte, vom Eigentümer bereits unter den oben zu a) und b) aufgeführten Gesichtspunkten geltend gemacht werden können.
- (609) Vgl. Abraham aaO.; Schaps-Abraham Bd. I S. 520; Palandt-Hoche Anm. 2; Soergel-Baur RdN. 3 je zu § 1137.
- (610) Zur Einrede der Rechtskraft und zu den auf § 407 BGB beruhenden Einreden s. Abraham aaO.; Palandt-Hoche aaO.; s.a. Staudinger-Scherübl RdN. 5 a zu § 1137.
- (611) § 41 Abs. 2 LuftfzRG.
- (612) § 23 LuftfzRG spricht von Rückständen aus wiederkehrenden Leistungen, umfaßt also einen weiteren Begriff als die oben genannten Zinsrückstände; vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 479 und die Kommentare zu § 902 BGB.
- (613) § 41 Abs. 1 S. 3 LuftfzRG; s. ferner § 193 KO i.V.m. § 98 Abs. 3 LuftfzRG; oben N. 603.

Andererseits hat der Eigentümer noch besondere Einreden, die sich nicht aus seinen Rechtsbeziehungen zum Gläubiger selbst ergeben würden. Nach § 41 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG kann er die Leistung an den Gläubiger verweigern, solange der persönliche Schuldner das seiner Verbindlichkeit zugrundeliegende Rechtsgeschäft anfechten oder solange sich der Gläubiger durch Aufrechnung gegen eine fällige Forderung des Schuldners befriedigen könnte (614). Aufrechnung und Anfechtung stehen dem Eigentümer, wenn er nicht gleichzeitig der persönliche Schuldner ist, aus eigenem Recht nicht zu.

d. Aus den Einreden kann dem Luftfahrzeugeigner noch eine weitere Befugnis erwachsen. Handelt es sich nämlich um eine Einrede, durch welche die Geltendmachung des Registerpfandrechts dauernd ausgeschlossen ist, also um eine "rechtszerstörende" Einrede (615), so kann der Eigentümer die Aufgabe des Registerpfandrechts durch den Gläubiger verlangen (616). Zu diesem Zweck kann er auch aus seinem Eigentum gegen den Gläubiger klagen (617) und ihn damit zur Abgabe der zur Aufgabe des Registerpfandrechts erforderlichen Erklärungen zwingen (618).

(614) Diese Regelung entspricht § 770 BGB, auf den § 1137 BGB anders als § 41 LuftfzRG und der ihm entsprechende § 41 SchRG verweist.

(615) Staudinger-Scherübl RdN. 1; Palandt-Hoche Anm. 2 zu § 1169; Staudinger-Glaser RdN. 1 zu § 63 SchRG. Als derartige Einreden kommen Bereicherung (§ 821) und unerlaubte Handlung (§ 853 BGB) usw. in Betracht; vgl. Staudinger-Scherübl RdN. 2 ff; Soergel-Baur RdN. 3 zu § 1169; Westermann, S. 515.

(616) § 58 LuftfzRG entsprechend § 63 SchRG, § 1169 BGB. Abweichend von diesen Bestimmungen kann der Eigentümer jedoch keinen Verzicht, sondern nur Aufgabe verlangen, da das LuftfzRG keinen Verzicht kennt; amtl. Begr. S. 25; s.a. unten S. 159.

(617) Zur vorläufigen Sicherung des Anspruchs auf Aufgabe vgl. Staudinger-Scherübl RdN. 3; Soergel-Baur RdN. 5; Palandt-Hoche Anm. 3 zu § 1169.

(618) s. unten S. 157 zur Aufgabe des Registerpfandrechts.

e. Die Rechtsstellung des Eigentümers hinsichtlich seiner Einwendungen und Einreden ändert sich, wenn ihm nicht mehr der ursprüngliche Gläubiger des Registerpfandrechts, sondern ein anderer gegenübersteht, der das Registerpfandrecht von diesem erworben hat (619). Dem zweiten oder weiteren Erwerber des Registerpfandrechts kann nämlich der gute Glaube des Pfandrechtsregisters zur Seite stehen. Die Einwendungen des Eigentümers werden dadurch beschränkt.

Ist das Registerpfandrecht nach § 51 LuftfzRG abgetreten worden, so kann der Eigentümer dem neuen Gläubiger gegenüber die Einreden geltend machen (620), die aus dem zwischen ihm und dem ursprünglichen Gläubiger bestehenden Rechtsverhältnis herrühren. Es gelten jedoch die Bestimmungen über den öffentlichen Glauben des Pfandrechtsregisters (621), so daß der neue Gläubiger sich die Einreden nur dann entgegenhalten lassen muß, wenn sie aus dem Register ersichtlich oder ihm sonst bekannt waren (622).

Anders bei den Einreden, die dem Eigentümer nach § 41 LuftfzRG aus der persönlichen Forderung zustehen. Da das Registerpfandrecht entsprechend der Sicherungshypothek des BGB ausgestaltet ist, entfällt die Vorschrift, welche den guten Glauben auch auf die gesicherte Forderung erstreckt (623). Dementsprechend hat sich der Erwerber eines Registerpfandrechts nicht nur die Einreden des Schuldners entgegenhalten zu lassen, die aus dem Pfandrechtsregister ersichtlich sind. Er muß vielmehr wie der ursprüngliche Gläubiger mit allen möglichen Einreden rechnen.

(619) Oder auch von einem dritten Erwerber.

(620) § 52 Abs. 1 LuftfzRG.

(621) § 52 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG.

(622) s.u.S. 128 ff.

(623) § 1138 BGB; s.a. § 1185 Abs. 2 BGB; §§ 41, 52 SchRG; unten S. 243 ff.

§ 7 Übergang, Belastung, Veränderung und Ende des Registerpfandrechts.

I. Der Übergang des Registerpfandrechts.

1. Die Akzessorietät beim Übergang des Registerpfandrechts.

Wie sich bereits aus § 4 LuftfzRG ergibt, ist das Registerpfandrecht -ebenso wie Grundstücks- und Schiffshypothek - nur ein das primäre Recht, die persönliche Forderung, unterstützendes und stärkendes Hilfsrecht. Nur in wirtschaftlicher Betrachtungsweise erscheint es als das eigentliche Recht. Von der bloßen Hilfsfunktion des Registerpfandrechts geht das LuftfzRG auch insofern aus, als § 51 Abs. 1 von der Übertragung der persönlichen Forderung spricht, welche dann auch den Übergang des Registerpfandrechts zur Folge hat. Auf diese Weise wird vom Gesetz zwischen Registerpfandrecht und Forderung eine Einheit hergestellt, die allerdings zur Folge hat, daß das Registerpfandrecht kein verkehrsfähiges Recht ist, sondern nur der Stärkung des Personalkredits dient (624).

Die in § 51 LuftfzRG zum Ausdruck gekommene Einheit des gesicherten und des zu sichernden Rechts stellt das wesentlichste Merkmal des akzessorischen Prinzips dar (625) und sichert, daß Registerpfandrecht und persönliche Forderung stets in einer Hand vereinigt bleiben. Dieser Grundsatz wird aber durch § 51 Abs. 4 LuftfzRG durchbrochen, der § 1190 Abs. 4 BGB und § 75 Abs. 3 SchRG entspricht. Eine durch ein Höchstbetragsregisterpfandrecht gesicherte Forderung kann danach - auch wenn der Betrag der Forderung durch Abrechnung o.ä. festgesetzt ist (626) - nach den §§ 398 ff BGB formlos übertragen werden. Das hat die

(624) s.o.S. 14

(625) s.auch oben S. 81 ff.

(626) Nach Festsetzung der Gesamtforderung wird aus dem Höchstbetragsregisterpfandrecht kein gewöhnliches Registerpfandrecht; s.u.S. 171; Umwandlung ist jedoch möglich. Die Abtretung der festgestellten Gesamtforderung ohne das Höchstbetragsregisterpfandrecht hat dessen Erlöschen zur Folge.

Folge, daß das Höchstbetragsregisterpfandrecht nicht mit auf den Erwerber der Forderung übergeht (§ 51 Abs. 4 S. 2 LuftfzRG).

Eine Ausnahme besteht ferner insoweit, als für Forderungen auf Rückstände von Zinsen und anderen Nebenleistungen sowie auf gewisse mit der Rechtsverfolgung oder Versicherung zusammenhängende Kosten hinsichtlich der Übertragung die Vorschriften über die Abtretung von Forderungen gelten (§ 53 Abs. 1 LuftfzRG)(627).

2. Die Arten des Übergangs.

Die persönliche Forderung und damit das Registerpfandrecht kann durch Rechtsgeschäft oder kraft Gesetzes übertragen werden. Möglich ist auch die Übertragung kraft richterlicher Anordnung.

Nicht möglich ist es dagegen, daß bei gutgläubigem Erwerb des Registerpfandrechts (628) die persönliche Forderung ebenfalls kraft guten Glaubens auf den Erwerber übergeht. Wie bei der Sicherungshypothek des BGB und der ihr nachgebildeten Schiffshypothek gibt es auch im LuftfzRG keine dem § 1138 BGB entsprechende Regelung. Der gute Glaube des Erwerbers ist nur insoweit von Belang, als er sich auf das Registerpfandrecht selbst bezieht. Der Erwerber erlangt daher trotz guten Glaubens an das Bestehen der persönlichen Forderung dann kein Registerpfandrecht, wenn die Forderung in Wirklichkeit nicht besteht(629).

3. Übertragung kraft Gesetzes.

Kraft Gesetzes vollzieht sich der Übergang von Forderung und Registerpfandrecht in den Fällen der Gesamtrechtsnachfolge wie beim Erbfall (630), bei der ehelichen Gütergemeinschaft (631),

(627) § 1138 BGB gilt für das Registerpfandrecht nicht.

(628) Dazu oben S. 68f, 83, unten S. 243 ff.

(629) Abraham, Schiffshyp. S. 266; Soergel-Abraham RdN. 3; Staudinger-Glaser RdN. 7 zu § 8 SchRG; Schaps-Abraham Bd. I S. 381.

(630) § 1922 BGB; s.a. § 412 BGB.

(631) § 1416 BGB.

nach handels- und versicherungsrechtlichen Sonderbestimmungen (632) sowie nach einer Reihe sonstiger Vorschriften des BGB(633). Als richterliche Übertragung eines Registerpfandrechts kommt die Überweisung einer Forderung nach § 835 ZPO in Betracht (634).

Der Übergang der Forderung hat nach § 51 Abs. 1 LuftfzRG stets auch den Übergang des Registerpfandrechts zur Folge. Zur Wirksamkeit dieses Übergangs bedarf es keines weiteren Aktes, insbesondere keiner Eintragung im Pfandrechtsregister. Die spätere Eintragung hat nur den Charakter einer Berichtigung und erfolgt auf Antrag des Berechtigten (635).(636)

4. Umfang der Übertragung.

Wie die persönliche Forderung nicht ohne das Registerpfandrecht, so kann dieses auch nicht ohne die Forderung übertragen werden (§ 51 Abs. 2 LuftfzRG). Die persönliche Forderung und das Registerpfandrecht können grundsätzlich immer durch Rechtsgeschäft, richterliche Anordnung oder kraft Gesetzes übertragen werden. Die rechtsgeschäftliche Abtretung kann aber durch § 399 BGB - ggf. in Verbindung mit § 412 BGB - ausgeschlossen sein.(637) Da nur Geldforderungen durch ein Registerpfandrecht gesichert werden können, wird praktisch nur die Nichtabtretbarkeit kraft Ausschließungsabrede in Betracht kommen. Eine solche Abrede zwischen Gläubiger und Schuldner kann auch stillschweigend, z.B. aufgrund einer laufenden Geschäftsverbindung

(632) §§ 240, 253 f AktG.; § 67 VVG; § 1542 RVO; s.a.§§ 25 Abs.1 S. 2, 28 HGB.

(633) so § 268 Abs.3, § 426 Abs.2, § 774 Abs.1 BGB.

(634) Palandt-Hoche Anm.1;Soergel-Baur RdN.3; Staudinger-Scherübl RdN. 1 b zu § 1153; s.a.Heinerici-Gilgan, S.360.

(635) Abraham, Schiffshyp. S.267; Prause Anm.;Staudinger-Glaser RdN. 4 zu § 51 SchRG.

(636) Das LuftfzRG sieht ebenfalls in einer Reihe von Fällen den Übergang der Forderung und des Registerpfandrechts vor;vgl.z.B. §§ 37, 59. Daneben kennt das LuftfzRG das Übergehen von Registerpfandrechten zur Sicherung von Ersatzansprüchen; s.den vorherigen §, s.a.unten S. 146.

(637) s.o.S. 92.

und auch mit Wirkung für die Zukunft geschlossen werden (638). Sie ist sogar eintragungsfähig (639).

Die Übertragung kann ganz oder teilweise erfolgen, sie kann sich auch auf das Registerpfandrecht ohne Zinsen und Nebenleistungen sowie auf diese ohne das Registerpfandrecht beziehen (640). Schließlich ist auch die bedingte Übertragung von persönlicher Forderung und Registerpfandrecht möglich (641).

5. Voraussetzungen der rechtsgeschäftlichen Übertragung.

a. Die rechtsgeschäftliche Übertragung der Forderung, das Verfügungsgeschäft also (642), ist insofern "immobilisiert", als sie sich nicht in der Form der Forderungsabtretung (§§ 398 ff BGB), sondern in einer Form vollzieht, nach der dingliche Rechte übertragen werden. Es ist also nicht Schuldrecht, sondern Sachenrecht maßgeblich, obwohl - wie gezeigt (643) - für das Verhältnis zwischen Registerpfandrecht und persönlicher Forderung grundsätzlich letztere bestimmend ist. Ein Umstand, der die Verkehrsfähigkeit des Registerpfandrechts ausserordentlich einschränkt.

Die rechtsgeschäftliche Übertragung der Forderung setzt die Einigung zwischen dem bisherigen und dem neuen Gläubiger sowie die Eintragung im Pfandrechtsregister voraus (644). Für die

(638) Vgl. Palandt-Danckelmann Anm. 3 zu § 399; s.a. RGZ 97, 78; BGH LM Nr. 8 zu § 399 BGB. Wichtig für das Höchstbetragsregisterpfandrecht.

(639) Palandt-Hoche Anm. 1 b; Soergel-Baur RdN. 3 je zu § 1154.

(640) RGZ 86, 290; Abraham, Schiffshyp. S. 267; Schaps-Abraham Bd. I S. 526; Westermann, S. 506.

(641) Abraham aaO.; Heinerici-Gilgan, S. 361; Schaps-Abraham aaO.; s.a. Prause Anm. zu § 51 SchRG; Soergel-Baur RdN. 4 zu § 1154.

(642) Im Gegensatz zu diesem "dinglichen" Übertragungsgeschäft ist das obligatorische Verpflichtungsgeschäft auch dann wirksam, wenn es sich lediglich auf die selbständige Übertragung von Forderung oder Registerpfandrecht richtet; Palandt-Hoche Anm. 2; Soergel-Baur RdN. 6 zu § 1154; s.a. Westermann aaO.

(643) s.O.S. 81 ff.

(644) § 51 Abs. 3 LuftfzRG.

Einigung gelten gegenüber derjenigen, die zur Begründung eines Registerpfandrechts getroffen wird, keine Besonderheiten (645); sie richtet sich darauf, die Forderung von dem bisherigen auf den neuen Gläubiger übergehen zu lassen (646).

b. Dies gilt grundsätzlich auch für ein Höchstbetragsregisterpfandrecht. Doch kann nach § 51 Abs. 4 eine durch ein solches Pfandrecht gesicherte Forderung auch in der für die schuldrechtliche Abtretung (§§ 398 ff BGB) gültigen Form übertragen werden, mit der Folge allerdings, daß insoweit das Registerpfandrecht nicht mit Übertragen wird (§ 51 Abs. 4 S. 2 LuftfzRG). Das Höchstbetragsregisterpfandrecht verbleibt in diesen Fällen vielmehr dem bisherigen Gläubiger, der sich damit weitere Forderungen (aus einem Kontokorrent-Verhältnis etwa) sichern lassen kann (647).

c. Nur durch formlosen Vertrag zwischen bisherigem und neuem Gläubiger (§§ 398 ff BGB) können gemäß § 53 LuftfzRG bestimmte Nebenforderungen übertragen werden (648).

Es handelt sich um Rückstände von Forderungen, für die das Luftfahrzeug kraft des Registerpfandrechts ebenfalls haftet, nämlich für Zinsen oder andere Nebenleistungen, sowie für Kosten der Kündigung und der die Befriedigung aus dem Luftfahrzeug bezweckenden Rechtsverfolgung, darüberhinaus - und in Abweichung von § 1159 BGB - auch für die Forderung auf Erstattung von Versicherungsprämien oder sonstigen an den Versicherer zu erbringenden Zahlungen (649). Rückstände sind solche Be-

(645) Dazu oben S. 64 ff.

(646) Gemäß § 51 Abs. 3 2. Halbs. LuftfzRG gelten auch hinsichtlich der Bindung und für den Fall der Verfügungsbeschränkung des Gläubigers keine Besonderheiten: § 5 Abs. 2 und 3 LuftfzRG gelten sinngemäß.

(647) Vgl. Heinerici-Gilgan, S. 395; s.a. oben S. 92

(648) s.o.S. 92.

(649) §§ 29, 38 Abs. 2 LuftfzRG; s.a. oben S. 68.

träge, die zur Zeit der Übertragung bereits fällig aber noch nicht beglichen sind (650). Rückstände aus den genannten Forderungen werden durch formlosen Vertrag abgetreten; die Eintragung im Pfandrechtsregister ist nicht zulässig (651). Soweit derartige Rückstände abgetreten werden, erlischt das Registerpfandrecht (652).

6. Einreden gegen die Forderung.

Trotz wirksamen Erwerbs des Registerpfandrechts ist das dingliche Recht für den neuen Gläubiger von zweifelhaftem Wert, wenn der alte Gläubiger und der Eigentümer des Luftfahrzeugs auch nach der Übertragung noch auf das Registerpfandrecht einwirken können. Unterfällt nämlich die Forderung den §§ 398 ff BGB, insbesondere den zum Schutz des nicht in Kenntnis gesetzten Schuldners erlassenen Bestimmung des § 407 BGB, so könnte durch dessen Zahlung an den bisherigen Gläubiger die Forderung getilgt, das Registerpfandrecht zum Erlöschen gebracht werden (§ 57 LuftfzRG). Tatsächlich sind die §§ 404 bis 408 BGB wie bei der Sicherungshypothek und der Schiffshypothek nicht ausgeschlossen (653)(654). Wegen der in § 52 Abs. 1 LuftfzRG getroffenen Regelung betrifft dies jedoch nur Einwendungen, die nach der Übertragung der Forderung entstanden sind.

Da der Luftfahrzeugeigner und der persönliche Schuldner bei der Übertragung des Registerpfandrechts nicht mitzuwirken brauchen, müssen sie, um die Wirkung beispielsweise des § 407 BGB auszuschliessen, von der Übertragung in Kenntnis gesetzt werden.

(650) Palandt-Hoche Anm.1; Soergel-Baur RdN.1; Staudinger-Scherübl RdN. 1 a je zu § 1159.

(651) Abraham, Schiffshyp. S. 207; Palandt-Hoche Anm.2; Soergel-Baur RdN. 2; Staudinger-Scherübl RdN. 1 c zu § 1159; s.a. Westermann, S. 507.

(652) Palandt-Hoche aaO. Die Nebenforderungen selbst werden zusammen mit dem Hauptrecht übertragen. Bei künftigen Nebenleistungen gilt hinsichtlich der Einreden wiederum eine Besonderheit.

(653) Vgl. §§ 1156, 1185 Abs. 2 BGB.

(654) Abraham, Schiffshyp. S. 267; Heinerici-Gilgan, S. 362; Prause Anm.; Soergel-Abraham RdN. 1; Staudinger-Glaser RdN. 3 zu § 52 SchRG; Schaps-Abraham Bd. I S. 527.

Hierzu genügt es noch nicht, daß der Übergang des Registerpfandrechts bereits im Pfandrechtsregister vermerkt ist (655), denn der Schuldner muß konkrete, allerdings nicht völlig sichere Kenntnis haben (656). Der Leistung des nicht in Kenntnis gesetzten persönlichen Schuldners stehen andere Rechtsgeschäfte gleich, die zwischen dem persönlichen Schuldner und dem bisherigen Gläubiger vorgenommen werden. So kann die persönliche Forderung (und damit im Ergebnis auch das bereits übertragene Registerpfandrecht) beispielsweise durch Erlaßvertrag, Aufrechnung (657) und Erfüllungersatz (658) zum Erlöschen gebracht werden (659).

Für Einreden, die vor der Übertragung des Registerpfandrechts begründet waren, gilt § 52 Abs. 1 LuftfzRG. Der Luftfahrzeugeigner kann danach Einreden, die ihm aufgrund eines zwischen ihm und dem bisherigen Gläubiger bestehenden Rechtsverhältnisses zustehen, auch dem neuen Gläubiger gegenüber geltend machen (660). Solche Einreden (661) können, wie sich aus § 52 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG ergibt, im Pfandrechtsregister eingetragen werden (662). Die Vorschriften über den öffentlichen Glauben des Registers (§§ 16, 18 - 21 LuftfzRG) gelten, so daß der neue Gläubiger sich die Einreden nur dann enthalten lassen muß, wenn sie eingetragen oder ihm sonst zur Kenntnis gelangt waren.

Der Luftfahrzeugeigner kann sich also dadurch schützen, daß er die Einrede im Pfandrechtsregister eintragen läßt. Als derartige Einreden kommen Vereinbarungen zwischen Gläubiger und Eigentümer in Betracht, welche die Geltendmachung des Register-

(655) Die rechtsgeschäftliche Übertragung wird ja erst mit der Eintragung im Register wirksam: s.o.S. 126 f.

(656) Allg.Meinung

(657) Vgl. § 406 BGB. (658) Vgl. § 364 BGB.

(659) Palandt-Danckelmann Anm.1; Soergel-Schmidt RdN.1 zu § 407.

(660) Entsprechend § 52 Abs. 1 SchRG, § 1157 BGB.

(661) s.o.S. 117 ff.

(662) Abraham, Schiffshyp. S. 267; Schaps-Abraham Bd.I S.527; Palandt-Hoche Anm.3; Soergel-Baur RdN.4; Staudinger-Scherübl RdN. 6 zu § 1157.

pfandrechts hemmen, wie z.B. die Einrede der Stundung oder die Vereinbarung, daß eine Zession ausgeschlossen ist. Sie müssen aber vor der Übertragung entstanden sein und aus dem Rechtsverhältnis zwischen Eigentümer und Gläubiger, d.h. dem dinglichen Rechtsverhältnis herrühren. Für den Schuldner ist es nicht möglich, Einwendungen aus dem Rechtsverhältnis zwischen Eigentümer und Gläubiger herzuleiten. Der persönliche Schuldner kann Einwendungen nach § 52 LuftfzRG nur dann geltend machen, wenn er gleichzeitig der Eigentümer des Luftfahrzeugs ist (663). § 52 LuftfzRG ist dann auf die Einwendungen beschränkt, die sich aus dem dinglichen Rechtsverhältnis ergeben.

Speziell schuldrechtliche Einwendungen und Einreden kann der Eigentümer gegenüber dem neuen Gläubiger grundsätzlich ohne Einschränkung geltend machen (664).

Für das Rechtsverhältnis zwischen Schuldner/Eigentümer und dem neuen Gläubiger gelten die Regeln, die für die Abtretung von Forderungen bestehen. Es kommen danach insbesondere die §§ 406 bis 408 BGB in Betracht. Bei Rechtsgeschäften, die nach der Übertragung des Registerpfandrechts zwischen dem Schuldner und dem neuen Gläubiger vorgenommen werden, gilt also, daß sich der neue Gläubiger diese und die Zahlungen des Schuldners an den alten Gläubiger gefallen lassen muß, sofern der Schuldner nicht zur Zeit der Leistung oder des Rechtsgeschäfts Kenntnis von der Abtretung hatte (665).

Soweit es sich um Zinsen und andere Nebenleistungen sowie um deren Rückstände handelt, besteht auch für den Bereich des § 52 LuftfzRG eine Sonderregelung.

(663) Abraham, Schiffshyp. S. 268; Palandt-Hoche Anm. 1; Soergel-Baur RdN. 1; Staudinger-Scherübl RdN. 1 je zu § 1157; Schaps-Abraham Bd. 1 S. 528; s.a. Heinerici-Gilgan, S. 361 f.; Baur, S. 321 f.

(664) s.o.S. 122.

(665) § 407 Abs. 1 BGB.

Soweit nämlich die Forderung auf Zinsen oder andere Nebenleistungen gerichtet ist, die nicht später als in dem Kalendervierteljahr, in dem der Luftfahrzeugeigner von der Übertragung Kenntnis erlangt, oder in dem folgenden Vierteljahr fällig werden, kann sich der neue Gläubiger nicht aufgrund seines guten Glaubens gegen die "dinglichen Einreden" zur Wehr setzen (§ 52 Abs. 2 LuftfzRG).

Der gute Glaube des neuen Gläubigers ist schließlich auch insofern ohne Belang, als es sich um die Rückstände von Zinsen und Nebenleistungen oder um die Erstattung von Kosten für Kündigung, Rechtsverfolgung oder Versicherungsprämien oder sonstige Leistungen des § 38 Abs. 2 LuftfzRG handelt (666). Hier bestimmt sich die Übertragung sowie das Rechtsverhältnis zwischen dem Eigentümer und dem neuen Gläubiger wiederum nach den Vorschriften, die für die Übertragung einer obligatorischen Forderung gelten. (667)

7. Gutgläubiger Erwerb eines Registerpfandrechts.

Auch bei der Übertragung des Registerpfandrechts kommt ein gutgläubiger Erwerb in Betracht. Wegen des Grundsatzes der strengen Akzessorietät beim Registerpfandrecht findet dieser jedoch nur in engem Rahmen statt. Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß der öffentliche Glaube des Pfandrechtsregisters dem Erwerber eines Registerpfandrechts nicht zur Seite steht. Der neue Gläubiger kann sich hinsichtlich der Forderung genausowenig auf die Eintragungen im Pfandrechtsregister verlassen wie der alte Gläubiger und Besteller des Registerpfandrechts. Besteht die Forderung nicht, so steht das Registerpfandrecht nicht dem Gläubiger zu, und ein gutgläubiger Erwerb ist ausgeschlossen.

(666) § 53 LuftfzRG

(667) s.o.S. 126 ff.

Besteht jedoch eine Forderung, so kann der gutgläubige Erwerber das Registerpfandrecht unter den Voraussetzungen des § 16 LuftfzRG auch dann erwerben, wenn es zwar eingetragen ist, in Wirklichkeit aber nicht besteht. Wie bei der Bestellung des Registerpfandrechts bezieht sich der Gutglaubensschutz des § 16 nur auf die rechtsgeschäftliche Übertragung (668). Er hat die Wirkung, daß das unrichtig eingetragene, z.B. mangels dinglicher Einigung unwirksame Registerpfandrecht mit dem Inhalt und Umfang vom Gutgläubigen erworben wird, wie es sich aus dem Pfandrechtsregister ergibt (669).

Der öffentliche Glaube des Pfandrechtsregisters schützt beim Übergang des Registerpfandrechts aber nicht nur den Erwerber, sondern auch den Luftfahrzeugeigner, den persönlichen Schuldner und dritte Personen. Zahlt nämlich ein Verpflichteter oder ein Dritter im Hinblick auf das Registerpfandrecht an den im Register eingetragenen Gläubiger, so hat die Zahlung (670) nach § 17 LuftfzRG (671) befreiende Wirkung, wenn der Eingetragene entgegen einer zwischenzeitlichen Abtretung noch im Besitze der gesicherten Forderung ist (672). Ausserdem aber müssen die Voraussetzungen des §. 16 LuftfzRG gegeben sein, es darf also kein Widerspruch oder keine Verfügungsbeschränkung aus dem Register ersichtlich sein und der Leistende muß sich in Unkenntnis der wirklichen Rechtslage befinden. Zahlt der Schuldner nicht auf das Registerpfandrecht, sondern auf die persönliche Schuld, so hat es mit der Regelung des § 407 BGB sein Bewenden. Wenn er also von der Abtretung keine Kenntnis hat, befreit ihn seine Zahlung an den bisherigen Gläubiger (673).

(668) S.o.S. 68 ff.

(669) Dies bezieht sich auch auf die Freiheit des Registerpfandrechts von dinglichen Lasten, wie sie anschließend zu erörtern sind. Vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 476; Heinerici-Gilgan, S. 320 ff.; Soergel-Baur RdN. 5, 37; Staudinger-Seufert RdN. 67 ff zu § 892; Baur, S. 315f, 355.

(670) Es kommt hierbei jede Leistung in Betracht, neben der Zahlung auch Aufrechnung und u.U. Hinterlegung; Schaps-Abraham Bd. I S. 477; Palandt-Hoche Anm. 2; Soergel-Baur RdN. 2, 4 zu § 893.

(671) i.V.m. § 16 LuftfzRG.

(672) Ist dagegen die Forderung bereits übertragen worden, so leistet der Gutgläubige an einen Nichtberechtigten. Vgl.

II. Belastung des Registerpfandrechts.

1. Die Arten der Belastung.

Das Registerpfandrecht kann rechtsgeschäftlich oder gerichtlich belastet werden. Rechtsgeschäftliche Belastung ist durch ein Pfandrecht oder durch Bestellung des Nießbrauchs möglich. Während nach § 9 LuftfzRG an einem in der Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeug keine anderen Rechte als die nach dem LuftfzRG zulässigen, also insbesondere das Registerpfandrecht, begründet werden können, ist die Belastung des Registerpfandrechts selbst mit weiteren Rechten, nämlich Pfändungspfandrecht, Pfandrecht und Nießbrauch zulässig (674).

2. Die Verpfändung.

Die durch das Registerpfandrecht gesicherte Forderung kann nach den §§ 1273 ff BGB verpfändet werden (675). Das rechtsgeschäftliche Pfandrecht entsteht durch einen dinglichen Verpfändungsvertrag, der sich nach den Regeln für die Übertragung des Rechts richtet (§ 1274 Abs. 1 BGB). Maßgeblich ist hier § 51 Abs. 3 LuftfzRG, so daß ein Pfandrecht an einer durch ein Registerpfandrecht gesicherten Forderung durch Einigung zwischen dem Inhaber des Registerpfandrechts und dem Pfandgläubiger sowie durch Eintragung im Pfandrechtsregister begründet werden kann. Soweit das Recht - etwa durch Vereinbarung der Nichtabtretbarkeit (§ 399 BGB) - nicht abtretbar ist, kann es auch nicht verpfändet werden (676). Aus dieser Regelung folgt, daß die ge-

(noch 672) Schaps-Abraham aaO.; Heinerici-Gilgan, S. 322.

(673) s.dazu oben S. 129 f.

(674) s.o.S. 18; zum Folgenden auch Baur, S. 328 ff.

(675) Abraham, Schiffshyp. S. 270; Palandt-Hoche Einf. 8 vor § 1204; Überbl. 3 B V vor § 1113; Heinerici-Gilgan, S. 387 f; s.a. Soergel-Baur RdN. 33; Staudinger-Scherübl RdN. 54 zu § 1154; Baur, S. 312.

(676) § 1274 Abs. 2 BGB.

sicherte Forderung, die ja ohne das Registerpfandrecht nicht übertragen werden kann (§ 51 Abs. 2 LuftfzRG), auch nicht ohne das Registerpfandrecht verpfändet werden kann (678).

Mit dem Pfandrecht an der Forderung entsteht auch das Pfandrecht an dem Registerpfandrecht (679). Die Bestellung eines Pfandrechts am Registerpfandrecht bewirkt, daß es ohne die Zustimmung des Pfandgläubigers nicht mehr aufgehoben oder geändert werden kann (680). Das Pfandrecht kann übertragen werden, es ist dazu aber stets auch die Übertragung der gesicherten Forderung erforderlich (681). Es erlischt insbesondere durch Übertragung der Forderung, wenn hierbei der Übergang des Pfandrechts ausgeschlossen wird (§ 1250 Abs. 2 BGB). Der Pfandgläubiger einer durch ein Registerpfandrecht gesicherten Forderung kann sich nach § 1277 BGB nur aufgrund eines vollstreckbaren Titels nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung befriedigen, kann also das Registerpfandrecht pfänden, auch ist die Überweisung zur Einziehung oder an Zahlungs Statt zulässig (682).

3. Die Pfändung.

Nach § 99 Abs. 1 LuftfzRG in Verbindung mit § 830 a ZPO regelt sich die Pfändung eines Registerpfandrechts entsprechend den für die Buchhypothek des Grundstücksrechts geltenden Vorschriften (683). Es muß demnach ein Pfändungsbeschluß erlassen (684) und die Pfändung im Pfandrechtsregister eingetragen werden. Diese Eintragung erfolgt auf den blossen Antrag des Gläubigers,

(678) Abraham, Schiffshyp. S. 271; RG Warn. 1918 Nr. 56.

(679) Abraham aaO. (680) § 1276 BGB.

(681) § 1250 BGB; das ist zu unterscheiden von der Übertragung der durch das Registerpfandrecht gesicherten Forderung.

(682) S. dazu unten 3. Wegen der Einzelheiten der Verpfändung s. insbes. Heinerici-Gilgan, S. 387 f.

(683) Baumbach-Lauterbach Anm. 1; StJSch Anm.; Wieczorek Anm. und Nachtrag (1963) IV b 231 je zu § 830 a ZPO; Soergel-Baur RdN. 39; Staudinger-Scherübl RdN. 55 zu § 1154; Baur, S. 313.

der dazu eine Ausfertigung des Pfändungsbeschlusses einzureichen hat (685). In dem Pfändungsbeschuß (686) wird dem Drittschuldner (687) verboten, an den Schuldner zu leisten und diesem geboten, sich jeder Verfügung über die durch das Registerpfandrecht gesicherte Forderung zu enthalten (§ 829 ZPO). Der Pfändungsbeschuß ist dem Drittschuldner zuzustellen (§ 829 Abs. 2 ZPO), worauf die Pfändung als bewirkt anzusehen ist (§ 829 Abs. 3, § 830 a Abs. 2 ZPO) (688), während sie im übrigen erst nach der Eintragung im Pfandrechtsregister wirksam ist (§ 830 a Abs. 1 ZPO).

Die Pfändung des Registerpfandrechts hat rein sichernde Funktionen (689), sie bewirkt die "Verstrickung" des Registerpfandrechts, d.h. seine Beschlagnahme und das Entstehen eines Pfändungspfandrechts (690). Zur Verwertung des gepfändeten Registerpfandrechts bedarf es noch weiterer Maßnahmen. Nach § 837 a ZPO in Verbindung mit § 99 Abs. 1 LuftfzRG kann der Gläubiger sich die Forderung entweder zur Einziehung oder an Zahlungs Statt überweisen lassen. Die Überweisung erfolgt nach demselben Verfahren wie die eigentliche Pfändung (691). Erfolgt sie

(684) Vgl. § 829 ZPO.

(685) Baumbach-Lauterbach aaO.; s.a. Heinerici-Gilgan, S. 385; Prause, Anm. zu § 34 SchRG.

(686) Hierfür ist nicht das Amtsgericht Braunschweig, sondern das G. richt zuständig, an dessen Sitz der Schuldner seinen allgemeinen Gerichtsstand hat, § 828 ZPO.

(687) Hier also dem Eigentümer des Luftfahrzeugs.

(688) Ein Pfandrecht entsteht hier noch nicht, doch ist damit bereits eine Verfügungsbeschränkung des Drittschuldners gegeben; vgl. Baumbach-Lauterbach aaO.; s.a. Heinerici-Gilgan aaO.

(689) s.a. Abraham, Schiffshyp. S. 270; wegen der Einzelheiten sei auf Heinerici-Gilgan, S. 385 ff verwiesen.

(690) Baumbach-Lauterbach Anm. 4 B; Wiczorek Anm. G II; StJSch Anm. IV 1, 2 zu § 829 ZPO.

(691) Baumbach-Lauterbach Anm. 1 b; Wiczorek Anm. C; StJSch. Anm. II zu § 835 ZPO.

zur Einziehung, so erlangt der Gläubiger nicht die Stellung eines Gläubigers eines Registerpfandrechts; er erwirbt vielmehr lediglich das Recht, das Registerpfandrecht gegenüber dem Luftfahrzeugeigner in eigenem Namen geltend zu machen (692). Er kann also sämtliche Maßnahmen ergreifen, die seiner Befriedigung dienen; so kann er das Registerpfandrecht kündigen, gegen den Eigentümer des Luftfahrzeugs aufrechnen usw. (693). Dagegen darf der Gläubiger das Registerpfandrecht nicht abtreten oder in seine Löschung willigen (694). Soweit die Forderung an Zahlungs Statt überwiesen wird (hierzu ist ein ausdrücklicher Antrag des Gläubigers erforderlich (695)), gehen Forderung und Registerpfandrecht auf den Gläubiger über (§ 835 Abs. 2 ZPO). Die Überweisung hat die Wirkung einer Abtretung und ferner, daß der Gläubiger als befriedigt anzusehen ist, soweit die Forderung besteht. Ist dies nicht der Fall oder steht der Forderung eine Einrede aufgrund der §§ 404 ff BGB entgegen, so kann der Gläubiger andere Vollstreckungsmaßnahmen ergreifen (696).

Formell genügt es bei der Überweisung zur Einziehung, daß dem Gläubiger der Überweisungsbeschluß übergeben wird. Bei der Überweisung an Zahlungs Statt ist dagegen die Eintragung der Überweisung im Pfandrechtsregister erforderlich. Hierfür ist wiederum der Überweisungsbeschluß maßgeblich (§ 837 a ZPO)

Forderungen auf Rückstände von Zinsen und sonstigen Nebenleistungen sowie der Anspruch auf Erstattung der Kosten von Kündigung und Rechtsverfolgung sowie Erstattungsansprüche des Gläubigers aus Entrichtung von Versicherungsprämien und anderen Zahlungen an den Versicherer unterliegen dagegen den all-

(692) Baumbach-Lauterbach Anm. 3; Wieczorek Anm. P; StJSch Anm. V zu § 835 ZPO.

(693) Baumbach-Lauterbach Anm. 4; Wieczorek Anm. F 2 a 2 ff; StJSch Anm. V zu § 835 ZPO.

(694) Abraham, Schiffshyp. S. 270.

(695) Baumbach-Lauterbach Anm. 7 A; Wieczorek Anm. C II; StJSch Anm. VIII zu § 835 ZPO.

(696) Baumbach-Lauterbach aaO.; StJSch aaO.; Wieczorek Anm. E II zu § 835 ZPO.

gemeinen Vorschriften über Pfändung und Überweisung von Forderungen. Nach § 830 a Abs. 3 S. 1 und § 837 Abs. 2 S. 1 ZPO bedarf es hier weder bei der Pfändung noch bei der Überweisung (anzahlungs statt) der Eintragung im Register. Dagegen bedarf es im Gegensatz zu § 837 a Abs. 1 ZPO zur Überweisung der Forderung der Zustellung nach § 829 Abs. 2 und 3 ZPO; die Aushändigung des Überweisungsbeschlusses an den Gläubiger reicht demnach nicht aus.

Für die Pfändung gilt ferner die Besonderheit des § 837 a Abs. 3 in Verbindung mit § 837 Abs. 3 ZPO und § 99 Abs. 1 LuftfzRG. Beim Höchstbetragsregisterpfandrecht des § 3 LuftfzRG läßt sich die Forderung vom Registerpfandrecht trennen (§ 51 Abs. 4 LuftfzRG)(697). Sie kann nach Gutdünken des Gläubigers wie die durch ein Registerpfandrecht regulärer Art gesicherte Forderung gepfändet und überwiesen werden (s.o.) oder aber allein, d.h. ohne das Registerpfandrecht nach §§ 829, 835 ZPO gleichzeitig gepfändet und dem Gläubiger an Zahlungs Statt überwiesen werden (698).

4. Der Nießbrauch an einem Registerpfandrecht.

Nach § 1068 Abs. 1 BGB kann auch ein Recht Gegenstand eines Nießbrauchs sein, insbesondere also ein Registerpfandrecht(699). Auch hier richtet sich die Bestellung wiederum nach den für die Übertragung des Registerpfandrechts geltenden Vorschriften (§ 1069 Abs. 1 BGB), erfordert also neben der Eintragung die Einigung zwischen Gläubiger und demjenigen, der berechtigt werden soll, die Nutzung aus dem Registerpfandrecht zu ziehen (§ 1030 BGB). Wie bei der Übertragung und der Verpfändung des Registerpfandrechts darf die Verbindung zwischen Registerpfandrecht und der persönlichen Forderung nicht aufgelöst werden. Der Nießbrauch wird daher an Registerpfandrecht und Forderung errichtet und darf insoweit nicht bestellt werden, als die Forderung nicht abtretbar ist (§ 1069 Abs. 2 BGB)(700).

III. Umwandlung des Registerpfandrechts.

1. Die Arten der Umwandlung.

Eine Umwandlung des Registerpfandrechts im weitesten Sinne kann durch Inhaltsänderung (701), durch Forderungsauswechslung (702), durch Teilung sowie durch die eigentliche Umwandlung geschehen. Diese Formen der Umwandlung unterscheiden sich zwar in ihren Wirkungen, ihre formellen Voraussetzungen sind jedoch grundsätzlich dieselben. Wie im Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht bedarf es nämlich bei der rechtsgeschäftlichen Umwandlung der auf die spezielle Art der Umwandlung gerichteten Einigung zwischen Eigentümer und Gläubiger sowie der Eintragung im Pfandrechtsregister. Formell wird die Umwandlung genauso behandelt wie die Errichtung des Registerpfandrechts selbst, da zumeist die Anwendung des § 5 Abs. 2 und 3 LuftfzRG ausdrücklich vorgeschrieben ist (703). Daneben können weitere Erfordernisse treten, insbesondere die Zustimmung nachstehender Gläubiger oder der am Registerpfandrecht Berechtigten, wenn sich die Umwandlung des Registerpfandrechts nachteilig auf ihr eigenes Recht auswirkt.

(697) s.a. § 1190 Abs. 4 BGB.

(698) Baumbach-Lauterbach Anm. 2 zu § 837 ZPO; zum Vorstehenden auch Heinerici-Gilgan, S. 386; Prause Anm. zu § 34 SchRG.

(699) Für die Schiffshypothek vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 271; m. weit. Nachw.; zum Inhalt des Nießbrauchs vgl. die Kommentare zu §§ 1030 ff, 1068 ff BGB; zur Bedeutung des Nießbrauchs für das Schiffshypothekenrecht vgl. Heinerici-Gilgan, S. 387 f; s. im übrigen zur Verpfändung des Registerpfandrechts.

(700) Palandt-Hoche Anm. 2; Soergel-Baur RdN. 1 zu § 1069; s.a. Baur, S. 312; Westermann, S. 509.

(701) § 54 LuftfzRG, unten Ziff. 2

(702) § 55 LuftfzRG, unten Ziff. 4

(703) So in § 54 Abs. 1 a.E., § 55 Abs. 1 S. 2 a.E. Die Bindung der Vertragspartner kann also vor der Eintragung eintreten und u.U. auch dann, wenn der Eigentümer nach Wirksamwerden seiner Erklärung in der Verfügung beschränkt wird.

Ausser der rechtsgeschäftlichen kann auch die gesetzliche oder richterliche Umwandlung des Registerpfandrechts in Betracht kommen.

2. Die Inhaltsänderung.

Der Inhalt des Registerpfandrechts kann nach § 54 LuftfzRG rechtsgeschäftlich geändert werden (704)(705).

a. Als Inhalt des Registerpfandrechts sind alle dem Berechtigten zustehenden Befugnisse anzusehen (706). Dieser weite Begriff wird näher gekennzeichnet durch die Gesetzessystematik, wonach einige Fälle von Inhaltsänderungen (707) einer Sonderregelung unterworfen sind. Der Inhalt des Registerpfandrechts wird daher geändert, wenn Veränderungen der Befugnisse des Gläubigers vereinbart werden, die sich nicht als Belastung, Übertragung oder Aufhebung des Registerpfandrechts darstellen. Begrifflich sind unter Inhaltsänderung auch Forderungsauswechslung und Rangänderung zu verstehen. Doch ist insoweit eine Sonderregelung vorhanden (708).

b. Die Inhaltsänderung des Registerpfandrechts wird auch durch den Begriff der Neugestaltung begrenzt. Soweit also ein Registerpfandrecht in Wirklichkeit nicht nur hinsichtlich der einen oder anderen Gläubigerbefugnis geändert, sondern das hypothekarische Recht als solches umgestaltet wird, kommt § 54 LuftfzRG nicht in Betracht. Eine Neugestaltung, keine

(704) Wegen der Einzelheiten sei auf Heinerici-Gilgan, S. 364 f.; Prause Anm. zu §§ 54 f. SchRG und die Kommentare zum BGB verwiesen.

(705) Formell ist bei der Inhaltsänderung noch § 24 LuftfzRG zu beachten, auf den § 54 Abs. 1 verweist. Bei der Eintragung der Inhaltsänderung sind die geänderten Punkte im Einzelnen anzugeben, wobei aber auf die Eintragungsbewilligung Bezug genommen werden kann.

(706) Palandt-Hoche Anm. 2; s.a. Sörgel-Baur RdN. 1 f zu § 877; Westermann, S. 526; Baur, S. 156.

(707) im weiteren Sinne

(708) s.u.S. 146 und S. 204.

Inhaltsänderung ist beispielsweise gegeben, wenn das Kapital erhöht wird, denn wesentlicher Inhalt des Registerpfandrechts ist die Sicherung einer ganz bestimmten Geldsumme (709). Eine solche Neugestaltung hat u.U. nach Löschung des bestehenden durch Bestellung eines neuen Registerpfandrechts zu erfolgen, wobei ein kompliziertes Verfahren erforderlich ist, wenn das neue Recht den Rang des alten erhalten soll.

Einer Neugestaltung des Registerpfandrechts ähnlich sind die Fälle von Inhaltsänderungen, durch welche die Leistungspflicht des Schuldners bzw. die Haftung des Luftfahrzeugeigners erhöht oder vermindert wird. Hierzu gehören Veränderungen des Zinssatzes. Es ist indes nicht unbestritten, ob § 54 LuftfzRG - entsprechend § 877 BGB - in derartigen Fällen anzuwenden ist, wo der Umfang des Registerpfandrechts erweitert oder verringert wird. Teilweise werden Zinserhöhungen als Begründungen eines neuen hypothekarischen Rechts, Herabsetzungen des Zinssatzes als dessen Aufhebung behandelt (710)(711).

c. Zum Inhalt des Registerpfandrechts gehören Bedingungen und Befristungen (712), so daß die Änderung eines bedingten Registerpfandrechts in ein unbedingtes unter den formellen und materiellen Voraussetzungen des § 54 LuftfzRG zu erfolgen hat. Auch die Aufnahme von Bedingungen, welche den Gläubiger in der Ausübung seines Rechts in sonstiger Weise einschränken, ist eine Inhaltsänderung. So bedarf es beim Ausschluß der Über-

(709) § 1 LuftfzRG; vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 529; Palandt-Hoche Anm. 3 a zu § 877 BGB; Soergel-Baur aaO.; Westermann, S. 526.

(710) Palandt-Hoche Anm. 3 b zu § 877 BGB; wohl verneinend Schaps-Abraham Bd. I S. 528; s.a. Heinerici-Gilgan, S. 364; Westermann aaO.; Soergel-Baur aaO.

(711) Zu Zinserhöhungen s.a. § 30 LuftfzRG.

(712) Palandt-Hoche Anm. 2 zu § 877 BGB; Heinerici-Gilgan aaO.; Westermann aaO.; Soergel-Baur aaO.

tragbarkeit oder bei Vereinbarung von Verfügungsbeschränkungen ebenfalls der in § 54 LuftfzRG geforderten Einigung und Eintragung im Pfandrechtsregister. Während zur Inhaltsänderung auch die Änderung des Zinssatzes (713), der Nebenleistungen und des Zahlungsorts-oder -termins sowie die Bedingungen hinsichtlich der Kündigung zählen (714), gehört die Kündigung selbst (715) und die nachträgliche Unterwerfung unter die sofortige Zwangsvollstreckung (716) nicht hierher. Bei der Unterwerfungsklausel nämlich handelt es sich lediglich um ein verfahrensrechtliches Nebenrecht (717); die Kündigung dagegen ist Ausübung eines Rechts, nicht dessen Veränderung (718). Eine Inhaltsänderung liegt auch nicht vor, wenn ein Gläubiger- oder Schuldnerwechsel eintritt, denn das hypothekarische Recht als solches wird hiervon nicht berührt (719).

d. Zur Inhaltsänderung ist es zu rechnen, wenn mehrere aufeinanderfolgende und demselben Gläubiger zustehende Registerpfandrechte zu einem einheitlichen Recht zusammengefaßt werden (720). Das LuftfzRG sieht eine derartige Zusammenfassung ebenso wie das BGB oder das SchRG. Sie ist jedoch unter den Voraussetzungen des § 54 LuftfzRG zulässig, da sie innerhalb der den Beteiligten zustehenden Verfügungsgewalt vorgenommen wird (721) und nachstehende Gläubiger durch sie grundsätzlich nicht beeinträchtigt werden. Aus diesem Grund ist auch deren Zustimmung nicht erforderlich (722)(723).

-
- | | |
|--|---------------|
| (713) s.o.S. 140 | (714) s.N.712 |
| (715) dazu oben S. 99 f. | |
| (716) §§ 794 Abs. 1 Nr. 5, 800, 800 a ZPO i.V.m. § 99 Abs. 1 LuftfzRG. | |
| (717) Palandt-Hoche aaO.; KG HRR 31, 1705; Baumbach-Lauterbach Anm.1 zu § 800 ZPO; a.M. Soergel-Baur BdN.2 zu § 877. | |
| (718) Palandt-Hoche aaO.; BGHZ 1, 306= LM Nr.2 zu § 134 BGB. | |
| (719) Schaps-Abraham Bd. I S. 529; Prause Anm.zu § 54 SchRG. | |
| (720) Schaps-Abraham aaO.; Heinerici-Gilgan, S. 364; RGZ 145, 49. | |
| (721) Schaps-Abraham aaO. | |
| (722) Schaps-Abraham aaO.m.weit.Nachw. | |

e. Eine Sonderform der inhaltlichen Veränderung eines Registerpfandrechts ist die nur dem LuftfzRG bekannte Erweiterung auf ein Ersatzteillager (724). Die Erweiterung des Registerpfandrechts nach §§ 68 ff LuftfzRG ist von der eben behandelten Erweiterung der Leistungspflichten des Schuldners zu unterscheiden. Während hier bei gleichbleibendem Haftungsobjekt, dem Luftfahrzeug, der Haftungsumfang des Schuldners bzw. Eigentümers vergrößert, die Stellung gleich- oder nachstehender Berechtigter also beeinträchtigt wird, tritt bei der Erweiterung des Registerpfandrechts auf ein Ersatzteillager die umgekehrte Folge ein. Bei gleichbleibendem Umfang der Haftung vergrößert sich der Kreis der dem Registerpfandrecht verhafteten Gegenstände; gleich- oder nachstehende Berechtigte werden daher grundsätzlich in ihren Rechten nicht beeinträchtigt. Auch für die Erweiterung des Registerpfandrechts auf Ersatzteillager gelten Sonderbestimmungen, so daß § 54 LuftfzRG nicht zur Anwendung kommt (725)(726).

(723) Schwierigkeiten können jedoch entstehen, wenn eines der zusammengelegten Registerpfandrechte mit dem Recht eines Dritten belastet ist. Ihm muß u.U. ein neues Recht bestellt werden, wenn sein bisheriges Recht durch die Zusammenlegung unterginge. Seine Zustimmung ist jedenfalls einzuholen. Zu diesem "Einheitsregisterpfandrecht" vgl. auch Staudinger-Scherübl Vorbem.48; Palandt-Hoche Überbl. 2 B vor § 1113.

(724) Dazu unten S. 172 ff.

(725) § 54 LuftfzRG wäre gleichwohl anzuwenden, wenn mit der Erweiterung nach §§ 68 ff LuftfzRG eine Erweiterung des Haftungsumfangs i.S. einer Inhaltsänderung vorgenommen werden soll.

(726) Ähnlich ist die Rechtslage bei der Ausdehnung eines Registerpfandrechts, dem bislang ein Lfz. verhaftet war, auf mehrere Lfze. desselben Eigentümers i.S. eines Gesamtregisterpfandrechts. Keiner besonderen Erwähnung bedarf die Veränderung des Haftungsumfangs eines Registerpfandrechts durch rein tatsächliche Vorgänge wie das Ein- und Ausbauen von Wechselteilen oder das Hinzufügen oder Entfernen von Zubehöerteilen. Ohne daß es hier einer Willensbetätigung von Gläubiger und Eigentümer (s. aber dessen Widmung, oben S. 36 f) oder gar der Zustimmung Dritter bedarf, wird hier der Haftungsumfang des Registerpfandrechts automatisch vergrößert oder verringert.

f. Während bei einer Verringerung der Leistungspflichten des Schuldners und bei deren Gleichbleiben keinerlei Besonderheiten auftreten, ist auf die gleich- oder nachstehenden Berechtigten Rücksicht zu nehmen, soweit durch die Inhaltsänderung der Inhalt des Registerpfandrechts erweitert wird. Ferner ergeben sich in diesem Falle auch Konsequenzen in Bezug auf eine etwaige Unterwerfungsklausel i. S. der §§ 794 Abs. 1 Nr. 5, 800 ZPO.

Nur mit Zustimmung der eingetragenen gleich- oder nachstehend Berechtigten kann der Rang einer Inhaltsänderung erhalten bleiben. Andernfalls richtet sich der Rang der Erweiterung des Inhalts gemäß § 25 LuftfzRG nach der Reihenfolge der Eintragungen, so daß die Inhaltsänderung den bereits eingetragenen anderen Rechten, insbesondere Registerpfandrechten, im Range nachgeht (727). Der Rang des Registerpfandrechts selbst bleibt im übrigen erhalten. In den Fällen des § 30 LuftfzRG, also bei einer Erhöhung des Zinssatzes bis zu 5 % und bei einer Änderung des Zahlungsorts und des Zahlungstermins kann die Inhaltsänderung jedoch ohne diese Zustimmung (rangerhaltend) vorgenommen werden.

Hat sich der Eigentümer des Luftfahrzeugs der sofortigen Zwangsvollstreckung unterworfen, und wird seine Haftung durch die Inhaltsänderung des Registerpfandrechts vergrößert, so muß die Unterwerfungsklausel erneut eingetragen werden, wenn sie die Erweiterung ebenfalls umfassen soll (728).

(727) Diese Rangverhältnisse sind im Pfandrechtsregister ersichtlich zu machen; vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 528; Palandt-Hoche Anm. 4 zu § 877 BGB; Prause Anm. zu § 54 SchRG.

(728) Vgl. Schaps-Abraham aaO. mit Hinweis auf das Grundstücksrecht; Heinerici-Gilgan, S. 365.

In allen Fällen der Inhaltsänderung, gleichviel ob erweiternd oder verringernd, ist nach § 54 Abs. 2 LuftfzRG die Zustimmung des Berechtigten einzuholen, wenn das Registerpfandrecht mit einem Pfandrecht oder Nießbrauch (729) belastet ist. Diese Zustimmung ist gegenüber dem Registergericht oder gegenüber demjenigen zu erklären, zu dessen Gunsten sie erfolgt (Luftfahrzeugeigner, Gläubiger). Die Zustimmungserklärung ist unwiderruflich (§ 54 Abs. 2 S. 2 LuftfzRG).

3. Die Umwandlung.

a. Die Umwandlung im engeren Sinne, d.h. die Umwandlung einer Ausgestaltung des Registerpfandrechts in eine andere, ist im LuftfzRG nur unvollständig geregelt. Anders als im Grundstuckshypothekenrecht kennt das LuftfzRG nur wenige Formen des Registerpfandrechts (730). Es kommt demnach nur die Umwandlung eines gewöhnlichen Registerpfandrechts in ein Gesamt- bzw. in ein Höchstbetragsregisterpfandrecht und umgekehrt in Betracht. Von diesen Arten der Umwandlung im engeren Sinne ist im LuftfzRG nur der Fall ausdrücklich geregelt, daß ein Gesamregisterpfandrecht durch Teilung der Forderung in mehrere selbständige Einzelregisterpfandrechte aufgeteilt wird (731).

Zur Umwandlung eines gewöhnlichen Registerpfandrechts in ein solches zum Höchstbetrage und umgekehrt ist ein Rechtsgeschäft erforderlich. Sie ist sachlich eine Inhaltsänderung und wird daher wie diese behandelt. Zu ihrer Wirksamkeit bedarf es daher der Einigung zwischen Gläubiger und Eigentümer sowie der

(729) s.o.S. 132 ff.

(730) s.u.S. 161 ff; vgl. §§ 1186, 1198 BGB.

(731) s.u.S. 167; § 28 Abs. 2 und 3 LuftfzRG.

Eintragung im Pfandrechtsregister (732). Unter Umständen müssen auch Dritte ihre Zustimmung erteilen, wenn nämlich das Registerpfandrecht mit dem Rechte eines Dritten belastet ist. Dagegen ist die Zustimmung gleich- oder nachstehend Berechtigter nicht erforderlich, da ihre Rechtsstellung durch die Umwandlung nicht beeinträchtigt wird (733). Stets erfordert die Umwandlung eines Höchstbetragsregisterpfandrechts in ein gewöhnliches Registerpfandrecht, daß die gesicherte Forderung vorher festgestellt, d.h. bestimmt wird (734).

b. Nicht eigentlich eine Umwandlung in dem eben erörterten Sinne, aber dieser ähnlich ist die Umwandlung eines Arrestregisterpfandrechts in ein Zwangsregisterpfandrecht aufgrund eines rechtskräftigen Schuldtitels (735). Formell ist hier nicht wie bei der Inhaltsänderung die Einigung zwischen Eigentümer und Gläubiger erforderlich, sondern nur der formlose Antrag des Gläubigers unter Beifügen des Schuldtitels (736).

4. Die Forderungsauswechselung.

a. Wie im Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht kann auch nach dem LuftfzRG an die Stelle der gesicherten Forderung eine andere gesetzt werden (737). Hierbei ist die vertragliche, in § 55 LuftfzRG geregelte von der gesetzlichen Forderungsauswechselung zu unterscheiden.

-
- (732) Vgl. Palandt-Hoche Anm. 2; Soergel-Baur RdN. 2; Staudinger-Scherübl RdN. 2 zu § 1186.
(733) Palandt-Hoche aaO.; Abraham, Schiffshyp. S. 272; Heinerici-Gilgan S. 363; Prause Anm. zu § 27 SchRG.
(734) Palandt-Hoche Anm. 5; Soergel-Baur RdN. 26; a.M. Staudinger-Scherübl RdN. 18 a je zu § 1190.
(735) Palandt-Hoche Anm. 2 zu § 1186; Staudinger-Scherübl Vorbem. 14 vor § 1113; Prause Anm. zu § 55 SchRG.
(736) Im Einzelnen s.o.S. 70 ff.
(737) § 55 LuftfzRG; § 55 SchRG, § 1180 BGB. Auf die Kommentare zu letzteren sei verwiesen; s.a. Westermann, S. 527 f.

Die vertragliche Forderungsauswechselung kann unter gleichzeitigem Wechsel des Gläubigers vorgenommen werden (Abs. 2) aber auch ohne Gläubigerwechsel (Abs. 1). In beiden Fällen ist wiederum die Einigung zwischen Eigentümer und Gläubiger sowie die Eintragung im Pfandrechtsregister erforderlich (738). Es ist auch § 54 Abs. 2 LuftfzRG anzuwenden, so daß bei Belastung des Registerpfandrechts mit dem Recht eines Dritten dieser seine Zustimmung zur Forderungsauswechselung geben muß.

Auch Forderungen, die durch ein Höchstbetragsregisterpfandrecht gesichert sind, können nach § 55 LuftfzRG ausgewechselt werden. Doch müssen die Forderungen vor der Auswechselung zunächst festgestellt werden. Die Auswechselung nach § 55 LuftfzRG bei einem Höchstbetragsregisterpfandrecht ist zu unterscheiden von der jederzeit zulässigen Auswechselung von Einzelforderungen im Rahmen einer laufenden Geschäftsverbindung oder eines Kontokorrent-Verhältnisses, wenn für dieses ein Registerpfandrecht bis zu einem bestimmten Höchstbetrag bestellt worden ist (739).

b. Durch die Auswechselung wird die Verbindung der alten Forderung mit dem Registerpfandrecht gelöst, so daß sie in Zukunft wie eine gewöhnliche, un-gesicherte Forderung zu behandeln ist. Sie kann daher ohne Einschränkungen abgetreten werden (740), erlöschen oder mit einem anderen Kreditsicherungsmittel (Grundstücks-, Schiffs-, Luftfahrzeughypothek) gesichert werden.

Hinsichtlich der neuen Forderung gelten keine Besonderheiten. Sie kann auch bedingt oder zukünftig sein (§ 2 LuftfzRG) und sich auch gegen einen anderen Schuldner richten (741). Dem

(738) S.a. § 5 Abs. 2 und 3 LuftfzRG, auf die § 55 Abs.1 S. 2 verweist.

(739) s.u.S. 170 f.

(740) s.o.S. 133 ff.

Registerpfandrecht können durch Forderungsauswechselung ferner mehrere neue Forderungen unterlegt werden, sofern sich deren Summe innerhalb seines Kapitalbetrags hält (742).

c. Im Pfandrechtsregister wird eingetragen, daß an die Stelle der bisherigen Forderung die neue getreten ist, wobei diese entsprechend § 24 LuftfzRG zu kennzeichnen ist (743). Unterwirft sich der Eigentümer hinsichtlich der neuen Forderung der sofortigen Zwangsvollstreckung (744), so ist die Unterwerfungsklausel auch dann (neu) einzutragen, wenn für die alte Forderung bereits eine derartige Klausel bestand (745).

Findet mit der Forderungsauswechselung gleichzeitig ein Gläubigerwechsel statt, so ist neben Einigung und Eintragung noch die Zustimmung des bisherigen Gläubigers gegenüber dem Registergericht, dem Luftfahrzeugeigner oder dem neuen Gläubiger erforderlich (§ 55 Abs. 2 LuftfzRG). Im Gegensatz zur Forderungsauswechselung ohne gleichzeitigen Gläubigerwechsel haben sich hier Eigentümer und der neue Gläubiger zu einigen. Die neue Forderung und der neue Gläubiger werden im Pfandrechtsregister eingetragen. Mit der Eintragung geht das Registerpfandrecht auf den neuen Gläubiger über (746).

(741) Abraham, Schiffshyp. S. 97; Palandt-Hoche Anm. 4 b zu § 1180; Schaps-Abraham Bd. I S. 529; s.a. Heinerici-Gilgan, S. 363 f.

(742) Palandt-Hoche aaO.; Staudinger-Scherübl Anm. 1 zu § 1180.

(743) Palandt-Hoche Anm. 3 b; Staudinger-Scherübl RdN. 7 c zu § 1180.

(744) §§ 794 Abs. 1 Nr. 5, 800, 800a ZPO, § 99 Abs. 1 LuftfzRG.

(745) Palandt-Hoche aaO.; Schaps-Abraham Bd. I S. 527; Staudinger-Scherübl RdN. 4 l zu § 1180.

(746) Über die rechtliche Erklärung dieses Vorgangs vgl. Palandt-Hoche Anm. 5 b zu § 1180. Die Forderungsauswechselung mit gleichzeitigem Wechsel in der Person des Gläubigers ähnelt der Übertragung des Registerpfandrechts; s.o. S. 123 ff. Es findet daher auch ein Gutgläubigkeitsschutz nach § 16 LuftfzRG statt. § 52 kommt dagegen nicht in Betracht, weil es der neue Gläubiger ja nicht mit der alten Forderung zu tun hat, diese also nicht mit ihren Einreden auf ihn übergeht.

Da der alte Gläubiger im Pfandrechtsregister gelöscht wird, gelten für die Bindungswirkung seiner Zustimmungserklärung und eine etwaige nachträgliche Verfügungsbeschränkung nicht § 5 Abs. 2 und 3 LuftfzRG, sondern § 56 Abs. 2 und 3. Bei der Zustimmung des Alt-Gläubigers gemäß § 55 Abs. 2 LuftfzRG handelt es sich nämlich nur um eine einseitige empfangsbedürftige Willenserklärung, während bei der Bestellung eines Registerpfandrechts (747) ein Vertrag erforderlich ist. Beide Rechtsgeschäfte unterscheiden sich nach dem LuftfzRG aber nur in der Person des Erklärungsempfängers, während sie im übrigen hinsichtlich ihrer Bindungswirkung gleich behandelt werden. (748) (749)

-
- (noch 746) Derselbe Erfolg wie bei einer Maßnahme nach § 55 Abs. 2 LuftfzRG kann auch durch Löschung des alten und Bestellung eines neuen Registerpfandrechts erreicht werden; ferner durch einfache Forderungsauswechslung nach § 55 Abs. 1 LuftfzRG und anschließende Übertragung des Registerpfandrechts an den Neugläubiger; vgl. Palandt-Hoche Anm. 5 b zu § 1180. Hierbei können jedoch Schwierigkeiten wegen gleich- oder nachstehender Rechte entstehen. Es könnte nämlich der Rang verloren gehen.
- (747) Und bei den anderen Möglichkeiten der Umgestaltung eines Registerpfandrechts.
- (748) Auch hier ist u.U. die Zustimmung Dritter erforderlich: § 55 Abs. 2 verweist u.a. auf § 54 Abs. 2 LuftfzRG.
- (749) Eine gesetzliche Forderungsauswechslung findet u.a. nach den §§ 37, 59 LuftfzRG statt entsprechend §§ 37, 59, 69 Abs. 2 SchRG, §§ 1143, 1164, 1173 f, 1184 BGB; s.a. § 104 VVG. Hier tritt an die Stelle der ursprünglichen durch das Registerpfandrecht gesicherten Forderung eine Ersatzforderung. Mit dieser gesetzlichen Forderungsauswechslung ist stets auch der Übergang des Registerpfandrechts verbunden. Im Gegensatz dazu findet der gesetzliche Übergang des Registerpfandrechts nach den §§ 44, 64 LuftfzRG ohne Forderungswechsel statt. Vgl. dazu oben S. 50 ff, 102 ff, 123 ff.

5. Teilung eines Registerpfandrechts.

a. Keine Besonderheit gilt sodann auch hinsichtlich der Teilung eines Registerpfandrechts. Wie im Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht (750) kann das Registerpfandrecht durch Teilung der Forderung geteilt werden. Das LuftfzRG sieht die Teilung eines Registerpfandrechts nicht ausdrücklich vor, kennt jedoch verschiedene Fälle, in denen das Registerpfandrecht kraft Gesetzes geteilt wird. Die rechtsgeschäftliche Teilung wird in der Regel nicht isoliert vorgenommen (751), sondern erfolgt meist im Zusammenhang mit der Übertragung, Umwandlung oder Forderungsauswechslung hinsichtlich eines Registerpfandrechts (752).

Während die Zusammenfassung mehrerer aufeinanderfolgender Registerpfandrechte als Inhaltsänderung anzusehen ist und daher dem § 54 LuftfzRG unterliegt (753), wird durch die Teilung der Inhalt des Registerpfandrechts nicht verändert, so daß es hierzu insbesondere nicht der in § 54 genannten Voraussetzungen bedarf. Beabsichtigt also der Gläubiger eines Registerpfandrechts eine Teilung, so hat er nur einen diesbezüglichen Antrag an das Registergericht zu stellen, er braucht nicht die Zustimmung des Eigentümers (754). Dagegen muß ein Dritter zustimmen, wenn das Registerpfandrecht mit seinem Rechte belastet ist. Es versteht sich von selbst, daß diese Formfreiheit nicht gilt, wenn - wie i.d.R. - die Teilung im Zusammenhang mit einer anderen (formgebundenen) Maßnahme durchgeführt wird.

b. Gesetzlich tritt die Teilung eines Registerpfandrechts dann ein, wenn der Eigentümer, der nicht gleichzeitig persönlicher Schuldner ist, den Gläubiger befriedigt (§ 44 Abs.1 LuftfzRG).

-
- (750) Für das Schiffshypothekenrecht : Abraham, Schiffshyp.S. 271 f; Heinerici-Gilgan, S. 363; Prause Anm.zu § 27 SchRG; s.a.die Kommentare zu § 1151 BGB; Westermann, S. 525 f.
- (751) ~~§ 44~~ bringt dem Gläubiger keinerlei Vorteile, wenn man von demjenigen absieht, eine Teilhypothek zur Abtretung bereit zu halten.
- (752) Heinerici-Gilgan aaO.; s.u.S. 151
- (753) s.o.S. 137 f.
- (754) Abraham, Schiffshyp.S. 271 f; Heinerici-Gilgan aaO.;s.a. Westermann, S. 525 f; Soergel-Baur RdN. 2;Staudinger-Scherübl RdN.1 a zu § 1151.

In diesem Falle geht- soweit der Eigentümer leistet - ein Teilregisterpfandrecht auf ihn über. Eine Teilung kraft Gesetzes unter gleichzeitiger Auswechselung der Forderung tritt in den bereits behandelten Fällen der §§ 37 und 59 LuftfzRG ein (756). Das Registerpfandrecht kann auch im Zusammenhang mit einer Pfändung geteilt werden; es ist nämlich zulässig, nur einen Teil des Registerpfandrechts zu pfänden (757)(758).

c. Werden Registerpfandrechte geteilt, so erhalten die Teile den Charakter selbständiger Registerpfandrechte (759). Die Teile haben bei rechtsgeschäftlicher Teilung grundsätzlich den gleichen Rang (760), doch kann gem. § 26 LuftfzRG eine andere Rangordnung bestimmt werden. Der Zustimmung des Eigentümers zu dieser Rangbestimmung bedarf es deshalb nicht, weil wegen Fehlens eines Eigentümerpfandrechts oder eines Stellenvorbehalts entsprechend § 57 Abs. 3 und 4 SchRG Rechte des Luftfahrzeug-eigners nicht berührt werden (761). In Fällen gesetzlicher Teilung eines Registerpfandrechts regelt sich das Rangverhältnis anders. Wird von einem Registerpfandrecht ein Teil abgetrennt und einer Sonderbehandlung unterworfen (762), so behält der verbleibende Rest des Registerpfandrechts regelmässig den Vorrang vor diesem abgetrennten Teil. So bestimmt § 44 Abs.1 LuftfzRG, daß ein (teilweiser) Übergang der gesicherten Forderung auf den Eigentümer nicht zum Nachteil des Gläubigers geltend gemacht werden darf. Ähnlich räumt § 64 Abs.3 LuftfzRG bei einem Gesamtregisterpfandrecht dem Teil den Vorrang ein, der dem Gläubiger bei einem teilweisen Übergang verbleibt (763).

(756) s.o.S. 146 ff.

(757) vgl. Baumbach-Lauterbach Anm.2 A, 4 A zu § 830 ZPO; Zunft, NJW 1955, 441; OLG Hamm JW 31, 2133; KG JW 31, 2576; RGZ 151, 285.

(758) Für den Fall der "Verteilung" eines Gesamtregisterpfandrechts s. § 28 Abs. 2 LuftfzRG; s.a. Heinerici-Gilgan, S. 363

(759) Palandt-Hoche Anm.1; Soergel-Baur RdN.2; Staudinger-Scherübl RdN. 2 f zu § 1151; Abraham, Schiffshyp. S. 271; Westermann, S. 526.

(760) Palandt-Hoche aaO.; Abraham aaO.

(761) Bestimmungen wie § 1151 BGB und § 26 Abs. 6 SchRG fehlen daher im LuftfzRG.

(762) z.B. Abtretung, Belastung.

6. Verbindung mehrerer Arten von Umwandlungen.

Dem Wesen der Teilung eines Registerpfandrechts entspricht es, daß sie in aller Regel im Zusammenhang mit einer anderen Umwandlung (764) erfolgt. Aber auch in anderen Fällen können mehrere Umwandlungen eines Registerpfandrechts miteinander verbunden werden. So ist es möglich, die Umwandlung i.e.S. (765) mit einer Forderungsauswechselung zu verbinden (766). Es ist ferner zulässig, gleichzeitig oder im Zusammenhang mit einer Abtretung des Registerpfandrechts eine Forderungsauswechselung oder sonstige Umwandlung (i.w.S.) vorzunehmen. Ähnliches gilt für die Belastung eines Registerpfandrechts. Keine Besonderheit ist es schließlich, wenn nach der Teilung eines Registerpfandrechts ein Teil desselben rechtsgeschäftlich oder aus sonstigen Gründen zum Erlöschen gebracht wird.

IV. Das Ende des Registerpfandrechts.

1. Die Arten des Erlöschens.

Das Registerpfandrecht kann aus den verschiedensten Gründen erlöschen. Hierfür kann ein gesetzlicher Tatbestand oder ein auf Erlöschen des Registerpfandrechts gerichteter Willensakt der Beteiligten maßgebend sein.

Wie bei der Übertragung und der Umwandlung macht sich beim Ende des Registerpfandrechts die enge Verbindung mit der gesicherten Forderung bemerkbar, so daß das Erlöschen der persönlichen Forderung regelmässig auch das Ende des Registerpfandrechts zur Folge hat. Die Verbindung zwischen Registerpfand-

(763) Dem entspricht die Regelung in den §§ 37 und 59 Abs.3 LuftfzRG; zu den Rangfragen bei Teilung auch Heinerici-Gilgan, S. 363.

(764) Umwandlung i.w.S.; s.o.S. 138.

(765) s.o.S. 146.

(766) RGZ 147, 301; s.a.Heinerici-Gilgan, S. 364.

recht und persönlicher Forderung kann aber auch gelöst und das dingliche Recht unabhängig von der persönlichen Forderung zum Erlöschen gebracht werden (767).

2. Das Erlöschen aufgrund gesetzlicher Tatbestände.

a. Das Registerpfandrecht ist ein dingliches Verwertungsrecht, es geht daher durch Befriedigung des Gläubigers aus dem Luftfahrzeug und den mithaftenden Gegenständen unter. Hierzu bedarf es der Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug, die der Gläubiger des Registerpfandrechts oder ein anderer Gläubiger betreibt (768). Nur bei Befriedigung des Gläubigers im Wege der Zwangsvollstreckung wird das Registerpfandrecht zum Erlöschen gebracht. Dagegen bleibt das dingliche Recht bei anderweitiger Befriedigung -etwa durch den persönlichen Schuldner, einen Dritten oder den Luftfahrzeugeigner (769)- grundsätzlich bestehen, wenn es auch ganz oder zum Teil auf den die Leistung Erbringenden übergeht (770).

Nach der Zwangsversteigerung des Luftfahrzeugs wird der Gläubiger entweder durch Barzahlung aus dem Versteigerungserlös befriedigt oder aber sein Registerpfandrecht fällt aus, da es nicht von dem zulässigen Gebot gedeckt wird (771). In beiden Fällen erlischt das Registerpfandrecht mit Erteilung des

-
- (767) Das Registerpfandrecht erlischt z.T. durch einen Tatbestand ausserhalb des Registers. Die nachfolgende Löschung ist hier nur Berichtigung. In anderen Fällen ist neben einem Rechtsgeschäft noch die Löschung im Pfandrechtsregister wesentlicher Tatbestand für das Erlöschen. Zum Erlöschen der Hypothek nach Grundstücksrecht: Baur, S. 351 ff; Westermann, S. 529 ff; Staudinger-Scheußl. Einl. 76, 92 ff vor § 1113; zum Schiffshypothekenrecht: Schaps-Abraham Bd. I S. 530 ff; Spörgel-Abraham RdN. zu § 57; Staudinger-Glaser Vorbem. vor § 51; Prause Anm. zu § 56 f. 64 f. SchRG; Abraham, Schiffshyp. S. 271; Heinerici-Gilgan, S. 371 ff.
- (768) § 57 S.2 LuftfzRG; wegen der verfahrenstechnischen Einzelheiten sei auf die Ausführungen bei Heinerici-Gilgan, S. 373 ff verwiesen.
- (769) Z.B. aufgrund eines Ablösungsrechts nach § 43 LuftfzRG.
- (770) Dasselbe gilt, wenn sich der Gläubiger aus dem Erlös von ursprünglich mitverhafteten Zubehörteilen befriedigt.

Zuschlags an den Meistbietenden(772); die Löschung im Pfandrechtsregister hat nur berichtigende Funktionen (773). Das Registerpfandrecht erlischt jedoch nicht, wenn zwischen Gläubiger und dem Ersterher des Luftfahrzeugs eine Vereinbarung darüber zustandekommt, daß das Registerpfandrecht bestehen bleiben soll (774).

Der Gläubiger verliert seine persönliche Forderung jedoch nur insoweit, als er durch die Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug befriedigt wird; im übrigen bleibt sie bestehen. Dies ist auch dann der Fall, wenn der Ersterher des Luftfahrzeugs das Registerpfandrecht übernimmt (775). Bei der Übernahme des Registerpfandrechts ist regelmässig anzunehmen, daß der Ersterher auch die persönliche Schuld des bisherigen Schuldners übernimmt (776); gelegentlich kann aber auch eine Forderungsauswechselung in der Weise stattfinden, daß das übernommene Registerpfandrecht zur Sicherung einer anderen Forderung gegen den Ersterher des Luftfahrzeugs bestimmt wird.

In der Praxis spielt das Erlöschen eines Registerpfandrechts durch Maßnahmen der Zwangsvollstreckung - ähnlich wie im Grundstücksrecht - nur eine untergeordnete Rolle. Beim Amtsgericht in Braunschweig waren im Jahre 1962 eine, im Frühjahr 1963 zwei und im Sommer 1965 eine Zwangsversteigerung zu verzeichnen; in den Vorjahren ist in kein belastetes Luftfahrzeug vollstreckt worden.

-
- (771) Dem Gläubiger wird entweder der Versteigerungserlös entsprechend seiner Forderung ausgezahlt oder es wird ihm die Forderung gegen den nicht sofort zahlenden Ersterher übertragen. Vgl. §§ 117 Abs.1, 118 Abs.1 u.2, 169 Abs.2, 171 a ZVG.
- (772) § 57 S.2 LuftfzRG; §§ 52 Abs.1, 91 Abs.1, 171 a ZVG.
- (773) Vollstreckungs- und Registergericht ist das Amtsgericht Braunschweig, § 78 LuftfzRG, § 171 b ZVG.
- (774) §§ 52 Abs.1, 91 Abs. 1, 171 a ZVG.
- (775) Vgl. § 91 Abs.3 S. 2 ZVG; s.a.Heinerici-Gilgan, S. 375.
- (776) § 53 ZVG; Palandt-Danckelmann Anm.1 zu § 415; ZVG-Komm. Anm. 1 zu § 53.

b. Das Registerpfandrecht erlischt sodann mit der Forderung, sofern es nicht stattdessen einen Ersatzanspruch zu sichern hat (778). Es kommt dabei nicht darauf an, aus welchem Grund die gesicherte Forderung untergeht (779).

c. Ein auflösend bedingtes oder befristetes Registerpfandrecht (780) erlischt mit dem Eintritt der Bedingung oder des Termins (781).

d. Das Registerpfandrecht erlischt ferner, wenn es mit dem Eigentum in einer Person zusammentrifft (782). Es bleibt aber bestehen, wenn die Forderung weiterhin besteht oder zugunsten eines Dritten als bestehend gilt. (783) Die Fälle des Bestehensbleibens der Forderung beim Zusammentreffen von Eigentum und Registerpfandrecht sind ausserordentlich selten (784). Auch die andere Möglichkeit des § 63 Abs. 2 LuftfzRG wird selten eintreten (785). Das Registerpfandrecht bleibt danach bestehen, wenn es bereits vor der Vereinigung mit einem Pfandrecht oder einem Nießbrauch belastet war, denn zugunsten von Nießbraucher und Pfandgläubiger gilt die Forderung als bestehend. (786)

e. Das Registerpfandrecht erlischt sodann, wenn es im Pfandrechtsregister zu Unrecht gelöscht und der Anspruch des Gläubigers gegen den Luftfahrzeugeigner verjährt ist. (787)(788)

(778) §§ 57, 59 LuftfzRG.

(779) Vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 273; Schaps-Abraham Bd. I S. 531; Heinerici-Gilgan, S. 377.

(780) s.o.S. 80 wegen bedingter Forderungen.

(781) Abraham aaO.; Schaps-Abraham aaO.

(782) So z.B. wenn der Lfz-eigner Erbe des Gläubigers eines Registerpfandrechts ist. Vgl. § 63 Abs. 1 LuftfzRG; Heinerici-Gilgan, S. 375 f. In diesen Fällen entsteht also nicht wie im Grundstücksrecht - ein der Eigentümergrundschild entsprechendes Recht. Vgl. §§ 889, 1177 BGB.

(783) § 63 Abs. 2 LuftfzRG.

(784) S. dazu das Beispiel bei Heinerici-Gilgan, S. 376; s.a. Abraham, Schiffshyp. S. 275.

(785) Heinerici-Gilgan aaO.

(786) Abraham aaO.; Heinerici-Gilgan aaO.; §§ 1071, 1256 BGB; Prause Anm.; Soergel-Abraham RdN. 2; Staudinger-Glaser RdN. 3; Palandt-Hoche Anm. 2 zu § 64 SchrG.

f. Auch durch Erlaß eines Ausschlußurteils kann das Registerpfandrecht erlöschen (789). Dabei ist zu unterscheiden zwischen dem Aufgebotsverfahren für ein angeblich getilgtes und dem Verfahren für ein noch valutiertes Registerpfandrecht. Die Voraussetzungen für das Aufgebotsverfahren sind im LuftfzRG genauso geregelt wie im SchRG (790), mit dem Unterschied allerdings, daß im LuftfzRG auf die getrennte Registerführung zwischen dem Register für Pfandrechte an Luftfahrzeugen und dem Register für Erweiterungen auf Ersatzteillager Rücksicht genommen worden ist (791). Das Registerpfandrecht erlischt, wenn im Falle des § 66 LuftfzRG der Gläubiger eines angeblich getilgten Registerpfandrechts durch Urteil ausgeschlossen wird oder wenn bei Identität von Eigentümer und persönlichem Schuldner der Gläubiger gemäß § 67 Abs. 2 LuftfzRG als befriedigt gilt. Denn nur in diesem Fall hat die Befriedigung nach § 57 LuftfzRG auch den Untergang des Registerpfandrechts zur Folge (792).

g. Nach § 870 a Abs. 3 ZPO in Verbindung mit § 99 Abs. 1 LuftfzRG erlischt ein im Wege der Zwangsvollstreckung eingetragenes Registerpfandrecht (791), wenn die Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug durch eine vollstreckbare Entscheidung aufgehoben wird. (792)

-
- (787) § 65 Abs. 1 LuftfzRG. Das Gleiche gilt nach Abs. 2, wenn ein kraft Gesetzes entstandenes Registerpfandrecht nicht in das Pfandrechtsregister eingetragen ist.
- (788) Wegen der Einzelheiten sei auf Abramam, Schiffshyp. S. 276; Heinerici-Gilgan, S. 375 und Schaps-Abraham Bd. I S. 532, 537 verwiesen.
- (789) Wegen der Einzelheiten sei wiederum auf die Kommentare zu §§ 1170 f BGB sowie auf Abraham aaO.; Heinerici-Gilgan, S. 376, 404 f; Schaps-Abraham Bd. I S. 537 ff verwiesen.
- (790) Vgl. §§ 66 f SchRG, §§ 1170 f BGB.
- (791) S. a. mtl. Begr. S. 26; unten S. 172 ff. In § 67 LuftfzRG sind ausserdem der Klarheit wegen Vorschriften der ZPO (§ 987 a) über das Aufgebotsverfahren bei Schiffshypotheken aufgenommen worden. Eine sachliche Änderung wird dadurch nicht bewirkt. S. a. a. mtl. Begr. aaO.
- (792) Sind Eigentümer und Schuldner nicht identisch, so erwirbt der Eigentümer das Registerpfandrecht, wenn der Gläubiger nach § 67 LuftfzRG als befriedigt gilt.
- (791-) s. o. S. 70 ff.

h. Nicht im LuftfzRG geregelt ist das Erlöschen des Registerpfandrechts bei Enteignung und bei Untergang des Luftfahrzeugs. Es findet sich lediglich in § 74 LuftfzRG ein Hinweis auf diese Erlöschenstatbestände, indem festgestellt wird, daß hier trotz Erlöschens des Registerpfandrechts am Luftfahrzeug selbst die Haftung eines nach den §§ 68 ff LuftfzRG mitverhafteten Ersatzteillager fortbesteht.

Das Erlöschen des Registerpfandrechts setzt den völligen Untergang des Luftfahrzeugs voraus. Tritt indes an die Stelle des Luftfahrzeugs eine Versicherungsforderung (793), so bleibt das Registerpfandrecht bestehen. Es besteht auch weiter, wenn das Luftfahrzeug zwar beschädigt und nicht mehr auszubessern ist, an der Luftfahrzeug-Eigenschaft aber keine Änderung eingetreten ist (794). In diesem Falle kann das Registerpfandrecht nur unter Mitwirkung des Gläubigers gelöscht werden (795)(796).

(797)

(792) Wegen der Einzelheiten und der weiteren in § 870 a Abs. 3 ZPO geregelten Erlöschenstatbestände : Abraham, Schiffshyp. S. 277; Schaps-Abraham Bd. I S. 532; s.a.StJSch Anm. III; Wieczorek Anm. C zu § 870 a.

(793) s.o.S. 50 ff.

(794) Für das Schiffshypothekenrecht: Abraham, Schiffshyp.S. 277 ff; Schaps-Abraham Bd. I S. 533 f; Prause Anm.zu § 56 SchRG; Soergel-Abraham RdN.13 zu § 57 SchRG.S.a. Staudinger-Glaser RdN.3 vor § 51 SchRG. Soweit das Lfz. noch ausbesserungsfähig ist, hat die Beschädigung auf die Existenz des Registerpfandrechts keinen Einfluß. Der Gläubiger kann sich aber der Befugnisse aus §§ 39 f LuftfzRG bedienen; s.o.S. 95 ff.

(795) § 29 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG; zur Löschung des Lfz. im Register s. § 83 LuftfzRG; s.a.unten S. 235 ff.

(796) Wird das Registerpfandrecht ohne die Zustimmung des Gläubigers gelöscht, so steht ihm - neben einem Amtshaftungsanspruch - kein Registerpfandrecht an dem ausbesserungsunfähigen Lfz. mehr zu. Es ist zweifelhaft, ob man dem Gläubiger aus Billigkeitsgründen ein besitzloses Pfandrecht eigener Art an dem Lfz-Wrack zubilligen kann. Zustimmend Abraham, Schiffshyp. S. 279; Schaps-Abraham Bd. I S.533; Wüstendörfer, SeehandelsR. § 10. Weder das LuftfzRG noch das sonstige Sachenrecht kennen aber ein derartiges besitzloses und nicht eingetragenes Pfandrecht. Wegen der hier herrschenden Strenge wäre das Pfandrecht am Lfz.-wrack unter diesen Umständen eher abzulehnen. Große prak-

3. Die rechtsgeschäftliche Aufhebung.

a. Im Unterschied zu den eben behandelten Erlöschenstatbeständen ist bei rechtsgeschäftlichen Aufhebung des Registerpfandrechts die Löschung wesentliche Voraussetzung für das Erlöschen des Registerpfandrechts.

Zur rechtsgeschäftlichen Aufhebung des Registerpfandrechts ist nach § 56 LuftfzRG - anders als im Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht - nur eine entsprechende Erklärung des Gläubigers und die Löschung des Registerpfandrechts im Pfandrechtsregister erforderlich (798). Der Zustimmung des Eigentümers bedarf es deshalb nicht, weil durch den Fortfall des Registerpfandrechts weder ein Eigentümerpfandrecht noch ein Recht nach § 57 Abs.3 SchRG erwächst (799). Die Erklärung des Gläubigers zur Aufgabe des Registerpfandrechts ist eine einseitige Willenserklärung (800), die dem Registergericht oder dem gegenüber abzugeben ist, welchem sie zugutekommt (§ 56 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG). Sie unterliegt im übrigen hinsichtlich der Bindungswirkung und hinsichtlich etwaiger nachträglicher Verfügungsbeschränkungen des Gläubigers denselben Bedingungen wie die zur Begründung eines Registerpfandrechts erforderlichen Willenserklärungen. (801)

-
- (noch 796) tische Bedeutung hat die Frage nicht, zumal der Gläubiger durch geeignete Bedingungen im Bestellungsvertrag der Verlustgefahr begegnen könnte. Er könnte sich z.B. das Recht ausbedingen im Falle des Verlusts eines nicht kaskoversicherten - Lfz. bzw. im Falle der Löschung ohne seine Zustimmung eine weitere dingliche Sicherheit an anderen Pfandobjekten des Eigentümers zu bestellen.
- (797) Zu einem weiteren Fall des Erlöschens ausserhalb des Registers s.u.S. 159; s.a. Heinerici-Gilgan, S. 377 f.
- (798) Vgl. § 1183 BGB, § 56 SchRG; zum Folgenden auch Heinerici-Gilgan, S. 377 f; Prause Anm.; Soergel-Abraham RdN. 1 zu § 56; Staudinger-Glaser RdN. 3 vor § 51 SchRG.
- (799) S. aml. Begr. S. 25.
- (800) Das schließt nicht aus, daß sie innerhalb eines gegenseitigen Vertrags etwa zwischen Gläubiger und persönlichem Schuldner abgegeben wird.
- (801) § 56 Abs. 2 und 3 LuftfzRG; s.o.S. 64.

Da auch durch rechtsgeschäftliche Aufhebung das Recht eines Pfandgläubigers oder ähnlichen Berechtigten berührt werden kann, ist u.U. dessen Zustimmung erforderlich (§ 56 Abs.4 LuftfzRG).

Die rechtsgeschäftliche Aufhebung des Registerpfandrechts bewirkt nicht nur, daß der Gläubiger seines Rechts verlustig geht, sondern, daß das hypothekarische Recht schlechthin beseitigt wird. Sie hat die Folge, daß nachstehende Registerpfandrechte im Range aufrücken (802). Die persönliche Forderung braucht von der Aufhebung des Registerpfandrechts nicht tangiert zu werden. Da aber eine rechtsgeschäftliche Aufhebung regelmässig nicht isoliert vorkommen wird, ist anzunehmen, daß meistens gleichzeitig ein Vertrag zwischen Gläubiger und persönlichem Schuldner über Beseitigung (§ 397 BGB) oder auch anderweitige Sicherung der Forderung abgeschlossen werden wird.

Als Erlöschenstatbestand könnte für das Registerpfandrecht auch ein Verzicht in Betracht kommen.

Er bewirkt im Grundstückshypothekenrecht im Gegensatz zur rechtsgeschäftlichen Aufhebung nicht das Erlöschen der Hypothek. Der Verzicht erstreckt sich vielmehr auf die sich aus der Hypothek ergebenden Befugnisse, was zur Folge hat, daß die Hypothek nach § 1168 Abs. 1 BGB auf den Eigentümer des Grundstücks übergeht. Im Schiffshypothekenrecht führt der Verzicht zwar das Erlöschen der Hypothek herbei (§ 57 Abs. 2 S.1 SchRG), dem Eigentümer wird jedoch das Recht gewährt, bis zur Löschung der Schiffshypothek im Schiffsregister eine neue Schiffshypo-

(802) Schaps-Abraham Bd. I S. 530; Heinerici-Gilgan, S. 372.

thek im Rang und bis zur Höhe der früheren Belastung zu bestellen (803).

Das LuftfzRG hat den Verzicht nicht ausdrücklich geregelt. Allerdings bestimmt § 98 Abs. 2 LuftfzRG die sinngemäße Anwendung § 418 Abs. 1 BGB, worin festgelegt ist, daß bei einer Schuldübernahme die für die Forderung bestellten Pfandrechte erlöschen und Grundstücks- und Schiffshypotheken so behandelt werden, als habe der Gläubiger auf sie verzichtet.

Diese Verweisung bedeutet indes nicht, daß auch auf ein Registerpfandrecht verzichtet werden könnte. Tatsächlich besteht kein Bedürfnis für die Zulassung des Verzichts neben der ausdrücklich ~~g~~regelten rechtsgeschäftlichen Aufhebung des Registerpfandrechts. Die Rechtsfolgen, die der Verzicht nach Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht hat, sind dem LuftfzRG fremd. Der Verzicht kann dem Luftfahrzeugeigner daher kein irgendwie geartetes Recht zukommen lassen. Er könnte daher allenfalls die Wirkung haben, daß das Registerpfandrecht zum Erlöschen gebracht wird. Dies aber entspricht nicht dem Wesen des Verzichts auf die dingliche Sicherung, sondern demjenigen der rechtsgeschäftlichen Aufhebung. Neben dieser hat der Verzicht keine selbständige Funktion. Obwohl die amtliche Begründung keinen Hinweis darauf enthält, ob der Verzicht ausgeschlossen werden sollte, kann demnach nicht angenommen werden, der Gesetzgeber habe ihn versehentlich zu regeln unterlassen. Mangels Bedürfnisses ist auch für eine Analogie zu § 57 Abs.2 SchRG kein Raum (804).

(803) S.o.S. 17; vgl.auch aml.Begr. S. 25.

(804) Eine Verzichtserklärung wäre daher auch dann wirkungslos, wenn sie unter den Voraussetzungen des § 57 Abs.2 SchRG abgegeben worden ist. Allerdings ist die Umdeutung des Verzichts in eine Aufgabeerklärung denkbar, sofern die Voraussetzungen des § 56 LuftfzRG (die denen des § 57 SchRG ähnlich sind) erfüllt sind. Da das Registerpfandrecht mit seinen Besonderheiten weitgehend unbekannt ist, wird man diese Umdeutung nur in besonderen Fällen vornehmen können.

Ist der Verzicht daher wirkungslos, so wird die Bedeutung der Verweisung auf § 418 Abs. 1 BGB fraglich. Das Registerpfandrecht ist mangels der für die Grundstücks- und die Schiffshypothek geschaffenen besonderen Institute der Eigentümerhypothek bzw. der Stellenoffenhaltung den gewöhnlichen Pfandrechten gleichzustellen, die nach § 418 Abs. 1 BGB durch die Schuldübernahme erlöschen. Denn § 418 Abs. 1 BGB will den - als unbillig angesehenen - Übergang von Nebenrechten verhindern. Dabei wird auch die Rechtsfolge herbeigeführt, daß bei Schuldübernahme die übernommene Forderung von dem dinglichen Sicherungsrecht gelöst wird. Für das Registerpfandrecht ist aber die automatische Lösung von der gesicherten Forderung nicht anders möglich als durch das Erlöschen. Der Gesetzgeber hat daher mit der Verweisung auf § 418 Abs. 1 BGB nur gemeint, daß das Registerpfandrecht - wie ein gewöhnliches Pfandrecht - automatisch erlischt. Die Löschung des nach der Schuldübernahme gemäß § 98 Abs. 2 LuftfzRG, § 418 Abs. 1 BGB erloschenen Registerpfandrechts im Pfandrechtsregister hat daher nur berichtigende Funktion. (805)

(805) § 418 Abs. 1 BGB i.V.m. § 98 Abs. 2 LuftfzRG stellt demnach einen Sonderfall dar des Erlöschens aufgrund gesetzlichen Tatbestands.

§ 8 Sonderformen des Registerpfandrechts.

I. Die Arten des Registerpfandrechts.

a. Bisher ist die Normalform des Registerpfandrechts behandelt worden, während auf die Sonderformen nur vereinzelt hingewiesen werden konnte. Die Anzahl der Sonderformen und Arten des Registerpfandrechts ist aus seiner Natur heraus stark begrenzt. Das Registerpfandrecht ist entsprechend der Schiffshypothek und der Sicherungshypothek des Grundstücksrechts ausgestaltet. Es kann nicht für eine Forderung aus einem Inhaberpapier bestellt werden. (806) Aus diesen Gründen scheiden für das Registerpfandrecht schon die dem Grundstücksrecht bekannten Formen der Verkehrshypothek, der Briefhypothek und der "Inhaberpapierhypothek" (807) aus. Von der Vielzahl möglicher Unterarten lässt das LuftfzRG ausdrücklich nur drei zu : Das Gesamtregisterpfandrecht (808), das Höchstbetragsregisterpfandrecht (809) und das Zwangsregisterpfandrecht. (810). Als Sonderformen des Registerpfandrechts sind aber auch die Belastung eines Miteigentumsanteils (811) und vor allem die Erweiterung eines Registerpfandrechts auf ein Ersatzteillager anzusprechen. (812) Besonders zu erwähnen sind ferner wegen ihres besonderen Entstehungsgrundes Registerpfandrechte, die aus andersartigen dinglichen Belastungen gebildet werden (813) sowie die Befugnisse, die sich aus Ansprüchen wegen Bergung und Hilfeleistung ergeben. (814)

(806) § 8 LuftfzRG

(807) eine Schiffshypothek kann dagegen auch für Forderungen aus Inhaber- und Orderpapieren bestellt werden; vgl. §§ 72 ff SchRG; Abraham-Schiffshyp. S. 297 ff; Heinerici-Gilgan, S. 348; Prause Anm. zu §§ 72 ff SchRG

(808) s.u.S. 165

(809) s.u.S. 169

(810) s.o.S. 70

(811) s.u.S. 163

(812) s.u.S. 172

(813) s.u.S. 196

(814) s.u.S. 190

b. Nicht besonders im LuftzRG geregelt sind verschiedene

Untergruppen des normalen Registerpfandrechts, nämlich im Gegensatz zu dem "Kündigungs-" Registerpfandrecht das Tilgungs- und das Abzahlungspfandrecht. (815) Beide Spielarten des hypothekarischen Rechts sind auch dem Schiffs- und dem Grundstücksrecht bekannt; praktisch sind sie häufiger anzutreffen als das normale Registerpfandrecht.

c. Soweit dem Gläubiger nicht aus besonderen Gründen ein

Kündigungsrecht gewährt wird (816), ist das Tilgungs-Registerpfandrecht grundsätzlich unkündbar. Bei seiner Bestellung verpflichtet sich der Schuldner, an den Gläubiger gleichbleibende Jahresleistungen in einem bestimmten Prozentsatz der ursprünglichen Schuldsumme zu zahlen. Die Jahresleistungen bestehen dabei aus den Zinsen und bestimmten, im Laufe der Zeit sich vergrößernden Tilgungsbeträgen. (817) Sie werden bis zur endgültigen Tilgung der durch das Registerpfandrecht gesicherten Forderung nach einem besonderen Tilgungsplan erbracht. Der Natur dieser Ausgestaltung des Registerpfandrechts entspricht es, wenn als Gläubiger regelmäßig nur Banken in Betracht kommen. Aus der meist nur kurzen Laufzeit der Kredite (818) folgt, daß die Tilgungsbeträge verhältnismäßig hoch sind. Diese Beträge sind keine Nebenleistungen (819), sie brauchen daher nicht im Pfandrechtsregister eingetragen zu werden. Es ist auch nicht erforderlich, das Tilgungsregister-

(815) Ein Tilgungsfonds-Pfandrecht ist dagegen nicht denkbar, weil sich dieses auf das Entstehen einer Eigentümer-Grundschuld richtet, die einer bestimmten Person zusteht. vgl. Palandt-Hoche Überbl. 2 B vor § 1113; Staudinger-Scherübl Vorbem. 41 f vor § 1113. Dem LuftzRG sind auch die Deckungshypotheken der Schiffspfandbriefbanken unbekannt. vgl. dazu Abraham, Schiffshyp. S. 102 ff; Palandt-Hoche Überbl. 2 B vor § 1113; Staudinger-Scherübl Vorbem. 43 ff vor § 1113. Wegen des Ausfall-Registerpfandrechts s.o.S.85 ff

(816) z.B. wegen mangelnder Wartung des Luftfahrzeugs oder wegen Nichtzahlung von fälligen Versicherungsprämien. s.o.S.103 und 147 f

(817) da die Zinsen wegen des sich verringernden Kapitals ständig geringer werden

(818) s.o.S.100 N. 515

(819) vgl. § 24 LuftzRG

registerpfandrecht als solches im Pfandrechtsregister zu kennzeichnen (820), es genügt vielmehr die Bezugnahme auf die Eintragungsbewilligung. (821) (822)

Ganz ähnlich ist das Abzahlungs-Registerpfandrecht zu behandeln. Hier hat der Schuldner im Gegensatz zum Tilgungspfandrecht bei gleichbleibenden Tilgungsbeträgen wegen der sich vermindern den Zinsen stetig geringer werdende Jahresleistungen zu erbringen. (823)

II. Das Registerpfandrecht an Miteigentumsanteilen.

1. Die Bestellung des Registerpfandrechts.

a. Nach § 6 LuftfzRG kann auch der Bruchteil eines Miteigentümers an einem Luftfahrzeug, nicht dagegen derjenige eines Gesamthand- oder Alleineigentümers, mit einem Registerpfandrecht belastet werden. (824) Im Gegensatz zu der Regelung im Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht hatte der Entwurf des Bundesjustizministeriums (825) in seinem § 3 die Belastung von Miteigentumsanteilen nur dann vorgesehen, wenn die anderen Miteigentümer zustimmen oder die Belastung im Wege der Zwangsvollstreckung, der Arrestvollziehung oder durch den Konkursverwalter erfolgt. Diese Beschränkung war deshalb vorgesehen, weil die Belastung von Eigentumsanteilen die Interessen der

(820) Tatsächlich sind beim Amtsgericht Braunschweig kaum Tilgungs-Registerpfandrechte als solche gekennzeichnet. Die Kennzeichnung erscheint jedoch empfehlenswert.

(821) § 24 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG.

(822) Besonderheiten gegenüber der Tilgungshypothek des Grundstücksrechts bestehen nicht. Zu beachten ist jedoch, daß nach dem LuftfzRG keine Eigentümerpfandrechte entstehen, soweit das Registerpfandrecht getilgt wird. Daher kommt denn auch das Tilgungsfonds-Pfandrecht nicht in Betracht. Im übrigen kann aber auf das Grundstücksrecht verwiesen werden. Vgl. Staudinger-Scherüßl Vorbem. 15 ff zu § 1113; Palandt-Hoche Vorbem. 2 B vor § 1113.

(823) Palandt-Hoche aaO. Zu den Arten der Hypotheken s.a. Baur, S. 282 ff; Westermann, S. 455 ff; Soergel-Baur RdN. 14 ff; Staudinger-Scherüßl aaO.

(824) § 8 Abs. 3 SchRG; § 1114 BGB

(825) ZLR 1956 S. 233.

Miteigentümer beeinträchtigen kann. (826) Von dieser Regelung hat der Gesetzgeber jedoch offenbar, um das Institut des Registerpfandrechts an Luftfahrzeugen so weit als möglich dem vorhandenen Recht anzupassen, (827) Abstand genommen.

b. Die Bestellung eines Registerpfandrechts an einem Eigentumsbruchteil erfordert, daß der gesamte dem Miteigentümer zustehende Anteil und nicht etwa nur ein Teil hiervon verpfändet wird. Es ist jedoch möglich, daß ein Miteigentümer einen von mehreren ihm zustehenden Anteilen mit einem Registerpfandrecht belastet.

Das Miteigentum wird wie Eigentum behandelt. (828) Entsprechend dem verpfändeten Anteil haften daher auch die dem Registerpfandrecht mit-verhafteten Gegenstände, also das Luftfahrzeug mit seinen Bestand- und Zubehörteilen sowie den sonstigen Haftungsobjekten. (829) Das Miteigentum bildet einen eigenen Belastungsgegenstand; es ist daher selbständig und ohne Mitwirkung der übrigen Anteilseigner verpfändbar. (830) Allerdings erscheint diese Verpfändung als kein sonderlich geeignetes Mittel zur Kreditbeschaffung.

2. Der Umfang der Haftung.

Für den Umfang der Haftung und das Erlöschen gemäß § 31 LuftfzRG gelten die allgemeinen Regeln für das Registerpfandrecht am einheitlichen Eigentum.

Es ist zulässig, ein Luftfahrzeug auch zugunsten eines Miteigentümers mit einem Registerpfandrecht zu belasten, wobei dann aber nicht die Anteile der anderen Miteigentümer, sondern das ganze Eigentum am Luftfahrzeug einschliesslich des dem

(826) ZLR 1956 S. 433 ff. (827) Vgl. amtl. Begr. S. 21.
(828) Palandt-Hoche Anm. 2; Soergel RdN. 1 zu § 1008; Baur, S. 16; Westermann, S. 126.
(829) S. a. Abraham, Schiffshyp. S. 143; Schaps-Abraham Bd. I S. 393.

(830) Zur Bestellung eines Registerpfandrechts an einem in Miteigentum stehenden Lfz. ist Mitwirkung aller Miteigner erforderlich: §§ 1114, 1008 f, 747 BGB.

begünstigten Anteilseigner gehörenden Anteils haftet. (831)

Auch bei Miteigentumsanteilen ist ein Gesamtregisterpfandrecht zulässig (§ 28 LuftfzRG). (832) Das ist im Interesse der Klarheit wie bei der Schiffshypothek (§ 28 SchRG) ausdrücklich hervorgehoben. (833)

III. Das Gesamtregisterpfandrecht.

1. Der Grundsatz der Spezialität.

Anders als in manchen ausländischen Rechten (834) gibt es nach dem LuftfzRG nicht die Verpfändung einer gesamten Luftflotte in ihrem wechselnden Bestande. Zwar gibt es ein ähnliches Rechtsinstitut auch im deutschen Recht, nämlich in der Verpfändung des Inventars eines landwirtschaftlichen Pächters (835), es ist aber dem deutschen Recht vergleichsweise fremd. Man sah daher von der Einführung der Luftflottenverpfändung ab, zumal ein besonderes Bedürfnis hierzu weder von Seiten der Luftfahrunternehmen (Kreditbeschaffung) noch von der Seite der Gläubiger (Sicherungsbedürfnis) angenommen wurde. (836) Das Registerpfandrecht ist demgemäß als spezielles Pfandrecht ausgestaltet.

Allerdings besteht die Möglichkeit, mehrere Luftfahrzeuge oder mehrere Eigentumsanteile an solchen mit einem Registerpfandrecht zu belasten in der Weise, daß jedes einzelne Luftfahrzeug bzw. Anteil für den gesamten Betrag der gesicherten Forderung haftet. (837)

(831) vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 143; Schaps-Abraham Bd. I S. 393

(832) S.u.S. 166 (833) Amtl.Begr.S. 40

(834) Dazu unten S. 264 ff.

(835) Vgl.PachtkreditG v.5.8.1951, BGBI. I S. 494;amtl.Begr. S. 21; zu erwähnen ist auch die Sicherungsübereignung von Warenlagern.

(836) Amtl.Begr.aaO.; s.a.Staudinger-Spreng Vorbem.VIII 6 vor § 1204.

(837) Gesamtregisterpfandrecht, § 28 LuftfzRG; es entspricht in seiner rechtlichen Ausgestaltung der Gesamthypothek nach § 28 SchRG. Änderungen ergeben sich im wesentlichen daraus, daß das LuftfzRG weder Eigentümerpfandrecht noch Stellenoffenhaltung (§ 57 Abs. 3 SchkG) kennt. Es sei daher wegen der Einzelheiten auf die Ausführungen bei Abra-

2. Entstehung des Gesamtregisterpfandrechts.

a. Das Gesamtregisterpfandrecht kann an mehreren Luftfahrzeugen auch unterschiedlicher (838) Eigentümer bestellt werden, nicht dagegen auch an anderen Pfandobjekten, wie z.B. Schiffen oder Grundstücken. (839) Nur ein Luftfahrzeug kommt dagegen in Betracht, wenn es sich um die Belastung von Miteigentumsanteilen mit einem Gesamtregisterpfandrecht handelt. (840)

Zur Entstehung des Gesamtregisterpfandrechts bedarf es - wie beim Einzelregisterpfandrecht - der Einigung und der Eintragung im Pfandrechtsregister. Die Eintragung erfolgt bei jedem der mitverhafteten Luftfahrzeuge, wobei in jedem Registerblatt die Mithaft der anderen Luftfahrzeuge vermerkt wird. (841)

ham, Schiffshyp. S. 286 ff; Heinerici-Gilgan, S. 396 ff sowie auf die Erläuterungen zu den §§ 28, 68 ff SchRG bei Schaps-Abraham Bd. I S. 487 ff, 538 ff, Prause, Soergel-Abraham, Staudinger-Glaser und Palandt-Hoche verwiesen. Einige der Rechtswirkungen eines Gesamtregisterpfandrechts sind bereits oben behandelt worden; es sollen daher im Folgenden nur die wesentlichsten Besonderheiten dargestellt werden.

- (838) dies folgt aus § 64 LuftfzRG; vgl. auch Abraham, Schiffshyp. S. 287; Schaps-Abraham Bd. I S. 488
- (839) vgl. Abraham, Schiffshyp. aaO.; Schaps-Abraham aaO. Zur Doppelsicherung s.o.S. 83 f
- (840) § 28 Abs. 1 LuftfzRG; wenn alle Bruchteilseigentümer gemeinsam ein Registerpfandrecht an allen Anteilen bestellen, kann je nach der Vertragsausgestaltung und der Eintragung ein Gesamtregisterpfandrecht oder ein einheitliches Registerpfandrecht entstehen. vgl. Abraham, Schiffshyp. aaO.; Schaps-Abraham Bd. I S. 488 mit weit. Nachw.
- (841) § 52 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG. Das Gleiche gilt für alle Vorgänge, für welche die Eintragung im Pfandrechtsregister wesentliches Tatbestandsmerkmal ist. - Für eine bisher durch Einzelregisterpfandrecht gesicherte Forderung können auch später weitere Luftfahrzeuge oder Anteile verhaftet werden. Das Einzelregisterpfandrecht wird auf diese Weise in ein Gesamtregisterpfandrecht umgewandelt. vgl. § 52 Abs. 1 S. 2 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 2 LuftfzRG.

b. Der Gläubiger eines Gesamtregisterpfandrechts kann nach Belieben aus jedem der mitverhafteten Luftfahrzeuge bzw. Anteile seine Befriedigung suchen. Dabei haftet jedes der Belastungsgegenstände für die gesamte Forderung, (842) die der Gläubiger, wie im Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht nur einmal geltend machen kann. (843) Der Gläubiger kann die Forderung durch einseitige Erklärung gegenüber dem Registergericht oder dem Begünstigten (844) und anschließende Eintragung im Pfandrechtsregister in der Weise teilen, daß jedes Luftfahrzeug bzw. jeder Miteigentumsanteil nur noch für den zugeteilten Betrag haftet. (845) Durch diese Teilung wird das Gesamtregisterpfandrecht in verschiedene Einzelregisterpfandrechte umgewandelt. (846) Ist das Gesamtregisterpfandrecht mit dem Recht eines Dritten belastet, so bedarf es - wie bei anderen Umwandlungen eines Registerpfandrechts - deren Zustimmung. (847)

-
- (842) ob es sich dabei um eine bestimmte Forderung oder um einen "Höchstbetrag" handelt, ist unerheblich. Es ist jedoch nur eine einheitliche Forderung mit grundsätzlich gleichen Bedingungen durch ein Gesamtregisterpfandrecht sicherbar. Es kann also z.B. nicht teilweise ein normales, teilweise ein Höchstbetragsregisterpfandrecht bestellt werden. vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 288
Das Gesamtregisterpfandrecht bietet dem Gläubiger erhebliche Vorteile, in der Praxis ist hiervon, z.T. in Verbindung mit ein Höchstbetragsregisterpfandrecht verhältnismäßig oft Gebrauch gemacht worden (bis 1962 etwa 10 %). Der Eigentümer wird sich aber die Bestellung eines Gesamtregisterpfandrechts reiflich überlegen müssen, da ein solches dingliches Recht die weitere Kreditierung auf seine Luftfahrzeuge oder Anteile sehr erschwert. Denn jeder neue Gläubiger muss befürchten, mit seinem Registerpfandrecht auszufallen, wenn aus dem Gesamtregisterpfandrecht gerade das ihm zur Sicherung dienende Luftfahrzeug in Anspruch genommen wird. Der neue Gläubiger könnte sich indes ebenfalls ein Gesamtregisterpfandrecht bestellen lassen, um dieser Gefahr zu begegnen. S.dazu Baur, S. 361 f.
- (843) Abraham, Schiffshyp. S. 288; Palandt-Hoche Vorbem. 2 B vor § 1113; Westermann, S. 536.
- (844) § 28 Abs. 2 S. 3 LuftfzRG (845) § 28 Abs. 2 LuftfzRG.
- (846) Abraham aaO.; Palandt-Hoche Überbl. 2 B vor § 1113, Anm. 5 zu § 1132; Soergel-Baur RdN. 15; s.a. Staudinger-Scherübl RdN. 12, 34 ff zu § 1132; Heinerich-Gilgan, S. 400 f.
- (847) § 28 Abs. 3 LuftfzRG; s.o.S. 138 ff.

3. Inhalt des Gesamtregisterpfandrechts.

In Bezug auf rechtsgeschäftliche oder sonstige Veränderungen wird das Gesamtregisterpfandrecht wie ein gewöhnliches Registerpfandrecht behandelt. Bei den Rechtsfolgen des gesetzlichen Übergangs ergeben sich jedoch - teilweise bereits behandelte - Besonderheiten. (848)

a. Liegt das belastete Eigentum in einer Hand und befriedigt der nicht mit dem persönlichen Schuldner identische Eigentümer den Gläubiger, so geht insoweit das Gesamtregisterpfandrecht auf ihn über. (849) Belastet das Gesamtregisterpfandrecht dagegen unterschiedliches Eigentum und befriedigt (850) einer der Eigentümer den Gläubiger, so geht das Registerpfandrecht nur an seinem eigenen Luftfahrzeug (bezw. Anteil) auf ihn über, während es an den anderen erlischt. Anders allerdings, wenn der den Gläubiger befriedigende Eigentümer einen Ersatzanspruch gegen einen der anderen Eigentümer hat : Hier geht das Registerpfandrecht in Höhe des Anspruchs auf ihn über, wobei es mit dem am eigenen Luftfahrzeug bestehen bleibenden Registerpfandrecht nach § 64 Abs. 2, 2. Halbs. LuftfzRG Gesamtregisterpfandrecht bleibt. (851)

(848) s.o.S. 102 f

(849) §§ 44 Abs. 1, 64 Abs. 1 LuftfzRG; zu den Rangverhältnissen mit einem ggf. dem Gläubiger verbleibenden Teil des Registerpfandrechts s. § 64 Abs. 3 LuftfzRG; oben S. 102 f

(850) Als Befriedigung kommt auch diejenige im Wege der Zwangsvollstreckung in Betracht, §§ 64 Abs. 5 LuftfzRG; nach Abs. 4 steht es gleich, wenn das Gläubigerrecht auf den Eigentümer übertragen wird oder Forderung und Schuld sich in der Person des Eigentümers vereinigen.

(851) § 64 Abs.2; s.a. §§ 59, 63 LuftfzRG. Dem befriedigenden Eigentümer stehen hier die nach § 44 auf ihn übergegangene Forderung und ein Ersatzanspruch zu. Das Gesamtregisterpfandrecht nach § 64 Abs.2 Halbs.2 sichert jedoch nur die ursprüngliche Forderung. Vgl. Abraham, Schiffshyp- S. 291 f. Wollte man Teilung der Forderungen annehmen, indem das Registerpfandrecht einerseits den Ersatzanspruch, andererseits die ursprüngliche Forderung sichern soll, so zerfiel das Gesamtregisterpfandrecht in Einzelrechte, eine Folge, die sich mit dem LuftfzRG nicht vereinbaren läßt. S.a. Palandt-Hoche Anm. zu §§ 59, 70 SchRG; Soergel-Abraham RdN.8 zu § 68; Staudinger-Glaser RdN. 4 f zu § 70 SchRG.

b. Ist der Eigentümer, welcher den Gläubiger befriedigt, auch persönlicher Schuldner, so geht das Gesamtregisterpfandrecht insoweit unter. Zur Sicherung eines Ersatzanspruchs gegen einen der anderen Eigentümer geht das Registerpfandrecht insoweit auf ihn über. Da der Übergang des Registerpfandrechts am eigenen Luftfahrzeug in diesem Falle ausgeschlossen, ein Gesamtregisterpfandrecht also nicht denkbar ist, bilden die übergegangenen Rechte Einzelregisterpfandrechte.

c. Befriedigt der persönliche Schuldner den Gläubiger, so bleibt ein Gesamtregisterpfandrecht nur bestehen, wenn er von allen Eigentümern Ersatz verlangen kann. Das Gesamtregisterpfandrecht geht - bei gesetzlicher Forderungsauswechselung - auf ihn über. Im übrigen aber geht es nur zur Sicherung einzelner Ersatzansprüche in der Form verschiedener Einzelregisterpfandrechte auf ihn über. (852)

IV. Das Höchstbetragsregisterpfandrecht.

1. Inhalt und Bedeutung.

Wie nach § 75 Abs. 1 SchRG und § 1190 BGB ist auch die Bestellung eines Registerpfandrechts in der Weise möglich, daß nicht der jeweilige Betrag der Forderung bestimmt ist, sondern lediglich der Höchstbetrag, bis zu welchem das Luftfahrzeug haften soll (§ 3 LuftfzRG). Die Feststellung des wirklichen Betrages der Forderung bleibt hierbei vorbehalten.

Das Höchstbetragspfandrecht hat seine besondere Bedeutung für Forderungen aus laufenden Geschäftsverbindungen, bei welchen der Bestand des gewährten Kredits (meist einer Bank) ständig wechselt. Aus diesem Grunde wäre es unzweckmäßig, Registerpfandrechte jeweils für eine Teilforderung neu zu begründen. Da eine solche laufende Geschäftsverbindung meist nur zwischen Banken und grösseren Unternehmern etwa im Rahmen eines Konto-Korrent-Verhältnisses entsteht, hat sich in der Praxis

(852) Vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 292; wegen des Erlöschens des Gesamtregisterpfandrechts: Heinerici-Gilgan, S. 378 ff; zum Höchstbetragsregisterpfandrecht auch Westermann, S. 552 ff; Baur, S. 356ff und die Kommentare zu § 75 SchRG, § 1190 BGB.

die Zweckmäßigkeit ergeben, Höchstbetrags- und Gesamtregisterpfandrecht miteinander zu verbinden und somit bis zur Höhe des eingetragenen Höchstbetrages jedes der mehreren dem Gesamtregisterpfandrecht verhafteten Luftfahrzeuge (bzw. Anteile) für die gesamte Forderung haften zu lassen. (853)

2. Die gesicherten Forderungen.

a. Während das Höchstbetragspfandrecht im übrigen dem Registerpfandrecht nach § 1 LuftfzRG vollentspricht, insbesondere hinsichtlich der haftenden Objekte, liegt eine wesentliche Abweichung vom Normalfall des Registerpfandrechts darin vor, daß der konkrete Forderungsbetrag nicht im Register für Pfandrechte an Luftfahrzeugen eingetragen wird. Damit besteht eine Ausnahme vom Grundsatz, daß das Registerpfandrecht nur eine bestimmte Forderung zu sichern hat, Stattdessen muss jedoch der Höchstbetrag im Register eingetragen werden (§ 24 Abs. 1 LuftfzRG).

Das Höchstbetragspfandrecht sichert dabei nicht nur eine in der Höhe unbestimmte Forderung, sondern kann einen ganzen Forderungsbereich sichern, dessen Grund nicht einmal bestimmt zu sein braucht. Das Vorhandensein einer konkret bestimmten Forderung innerhalb des gesicherten Forderungsbereiches ändert am Charakter des Höchstbetragspfandrechts nichts. (854) Dies ist nur dann der Fall, wenn in Wirklichkeit die gesamte Forderung bestimmt ist. Ob hier die Umdeutung in ein gewöhnliches Registerpfandrecht möglich ist, hängt von den Umständen ab, bejahendenfalls ist das Register entsprechend zu berichtigen, (855) während andernfalls die Eintragung als inhaltlich unzulässig zu löschen wäre. (856)

(853) S.o.S. 167; s.a.S. 80 N. 430. Tatsächlich sind die z.Zt. bedeutendsten Eintragungen im Pfandrechtsregister zwei Höchstbetragspfandrechte auf mehreren Flugzeugen in Gesamthaft. Zur wirtschaftlichen Bedeutung der Höchstbetragssicherungshypothek vgl. Schütz, JZ 1961 S. 106, der u.a. darauf hinweist, daß hier die Unterwerfung unter die sofortige Zwangsvollstreckung unzulässig ist; dazu auch Abraham, Schiffshyp.S. 295; Staudinger-Scherübl RdN. 3 zu § 1190; Staudinger-Glaser RdN. 2 zu § 75 SchRG.

(854) Abraham, Schiffshyp.S. 293; s.a. Heinerici-Gilgan, S. 394; Prause Anm. zu §§ 29, 59, 75 SchRG; RGZ 126, 276.

b. Die endgültige Bestimmung des Haftungsumfanges erfolgt erst mit der Feststellung der Forderung (vgl. § 3 Abs. 1 a.E.), d.h. entweder mit der Beendigung des dem Höchstbetragspfandrecht zugrundeliegenden Rechtsverhältnisses (857) oder mit einer sonst zwischen Gläubiger und Schuldner (858) vereinbarten Schlußabrechnung, weil sich erst in diesem Zeitpunkt die Höhe der Forderung des Gläubigers konkret bestimmen lässt. Die Feststellung der Forderung ist auch durch Urteil möglich.

Trotz Feststellung der bestimmten Forderung bleibt es ein Höchstbetragspfandrecht, kann aber, obwohl eine dem § 1186 BGB entsprechende Bestimmung fehlt, in ein gewöhnliches Registerpfandrecht umgewandelt werden. Stellt sich heraus, was meist der Fall sein wird, daß die festgestellte Forderung unter dem Höchstbetrag liegt, so entsteht nicht etwa im Höhe des nicht ausgefüllten Teils des Pfandrechts ein Eigentümerrecht (859), sondern das dingliche Recht erlischt in dieser Höhe.

Entsprechend ist es, wenn das Höchstbetragspfandrecht - was zulässig ist (860) - bedingte oder auch zukünftige Forderungen sichern soll. In diesem Falle hat die Eintragung nur rangsichernde Wirkung; bis zur tatsächlichen Entstehung der Forderung wird ein dingliches Recht nicht begründet. (861)

-
- (855) Abraham aaO.; Palandt-Hoche Anm. 2 zu § 1190 unter Hinweis auf KG DR 42, 1796.
- (856) Palandt-Hoche aaO. unter Hinweis auf KGJ 51, 290.
- (857) Z.B. des Kontokorrent-Verhältnisses.
- (858) Ob auch der vom Eigentümer verschiedene persönliche Schuldner mit dem Gläubiger diese Feststellung (vgl. §§ 780 ff BGB) treffen kann, ist str. Vgl. Palandt-Hoche Anm. 4 b zu § 1190; Baur, S. 358; Westermann, S. 556
- (859) Eigentümergrundschild, Stellenoffenhaltung.
- (860) Abraham, Schiffshyp. S. 294; Heinerici-Gilgan, S. 364.
- (861) S.o.S. 78 ff.

3. Die Übertragung des Höchstbetragsregisterpfandrechts.

Aus der besonderen Art der dem Höchstbetragsregisterpfandrecht zugrundeliegenden, nämlich zunächst noch unbestimmten Forderung ergeben sich auch Besonderheiten hinsichtlich der Übertragung. (862) Ein Höchstbetragsregisterpfandrecht kann genauso übertragen werden wie ein normales Registerpfandrecht. (863) Es bedarf also der Einigung zwischen altem und neuem Gläubiger sowie der Eintragung im Pfandrechtsregister. Eine durch das Höchstbetragsregisterpfandrecht gesicherte Forderung kann aber auch nach den für die Übertragung von Forderungen geltenden allgemeinen Vorschriften (864) übertragen werden. In diesem Falle wird die - auch beim Höchstbetragsregisterpfandrecht grundsätzlich bestehende - enge Verbindung zwischen dem dinglichen Recht und der Forderung gelöst: Das dingliche Recht verbleibt bei dem bisherigen Gläubiger soweit es nicht etwa deswegen untergeht, weil nach der Übertragung keinerlei andere Forderungen mehr vorhanden sind. (865)

V. Die Erweiterung auf Ersatzteillager.

1. Einführung.

Mit den §§ 68 bis 74 bringt das LuftfzRG eine wesentliche Neuerung gegenüber dem SchRG und dem BGB. Hiernach nämlich kann das Registerpfandrecht an einem Luftfahrzeug auf ein Ersatzteillager derart erstreckt werden, daß auch dieses für die Forderung haftet. Es handelt sich bei der Erweiterung nicht um ein selbständiges Pfandrecht, sondern lediglich um die

(862) s.dazu oben S. 127. (863) § 51 LuftfzRG.

(864) §§ 398 ff BGB, § 51 Abs. 4 LuftfzRG.

(865) Zum Vorstehenden auch Abraham, Schiffshyp.S. 295; s.a. Prause, Anm.zu § 75 SchRG; oben N.856. Wegen der Einzelheiten sei insbes. auf Heinerici-Gilgan, S. 394 ff verwiesen. Zur Entstehung des Höchstbetragsregisterpfandrechts sei vermerkt, daß es auch insoweit dem gewöhnlichen Registerpfandrecht entspricht. Höchstbetragsregisterpfandrecht kraft Gesetzes ist das Arrestpfandrecht; vgl. Heinerici-Gilgan aaO; oben S. 70 ff. Zum Folgenden allgemein Staudinger-Spreng Vorbem. 6 d vor § 1204 BGB.

Erweiterung eines bereits bestehenden oder gleichzeitig mit ihr begründeten Registerpfandrechts. Insofern ist es also ein besitzloses Pfandrecht wie dieses, und zwar an durchweg wertvollen aber meist nicht selbständig zu verwendenden beweglichen Sachen, die nicht schon vermöge ihrer Verbindung mit dem Luftfahrzeug vom Registerpfandrecht ergriffen werden. (866) Kennzeichnend für die Erweiterung ist neben ihrer grundsätzlichen Unselbständigkeit (867) insbesondere ihre enge Verwandtschaft mit dem nach deutschem Recht fremden Generalpfandrecht (868). Bemerkenswert ist sodann, daß in die Erweiterung nach §§ 68 ff LuftfzRG neben inländischen Ersatzteillagern auch solche Ersatzteillager einbezogen werden können, die sich im Auslande befinden.

Ist die Erweiterung nach dem LuftfzRG wirksam vollzogen, so haben die Vertragsstaaten des Genfer Pfandrechtsabkommens sie anzuerkennen. (869) Auf das internationale Privatrecht des jeweiligen Staates kommt es dann auch für solche Ersatzteillager nicht an, die sich auf seinem Territorium befinden. Das LuftfzRG läßt die Erweiterung auch auf Ersatzteillager zu, die sich in Nichtvertragsstaaten befinden. Ob eine solche Erweiterung jedoch in diesem Staat anerkannt wird, ist zumindest zweifelhaft. Grundsätzlich ist nämlich für die Begründung dinglicher Rechte nach internationalem Privatrecht die *lex rei sitae* maßgebend (869a). Die Erweiterung des Registerpfandrechts auf das im Ausland befindliche Ersatzteillager wird - wenn es sich um keinen Vertragsstaat des Genfer

(866) § 31 LuftfzRG; s.o.S. 26 ff.

(867) unten S. 179 f

(868) unten S. 180

(869) Art. X GAbk.

(869a) Palandt-Lauterbach Vorbem. 2 f vor Art. 13; Rosenthal-Bohnenberg RdN. 6516; Soergel-Kegel RdN. 269, 276 vor Art. 7; Achilles-Greifff, 21. Aufl., Berlin 1958 Anm. III 1 f vor Art. 13; Erman-Marquardt Anh. 2 zu Art. 12, Anm. 2, 4; RGZ 63, 18.

Pfandrechtsabkommens handelt - davon abhängen, ob das internationale Privatrecht dieses Staates die Erweiterung zulässt. Ob die sich hieraus ergebenden Schwierigkeiten praktische Bedeutung auch für den Geltungsbereich des LuftfzRG erlangen werden, ist z.Z. noch nicht abzusehen. Bis Mitte 1963 ist von der Erweiterung gem. §§ 68 ff LuftfzRG jedenfalls noch kein Gebrauch gemacht worden. (870)

2. Die Bedeutung von Ersatzteillagern.

Die reibungslose Aufrechterhaltung des Luftverkehrs, insbesondere eines Linienverkehrsunternehmens und die hohen Sicherheitsanforderungen machen es erforderlich, ständig Ersatz für die meist sehr beanspruchten Teile eines Luftfahrzeugs bereit zu halten. Die Luftfahrtunternehmen unterhalten aus diesem Grunde besondere Ersatzteillager. Dies sind Aufbewahrungsorte - zumeist in Flugzeugwartungshallen und -anlagen -, in welchen Maschinen aufbewahrt werden, die nach bestimmten Betriebszeiten oder beim Auftreten von Defekten aus dem Luftfahrzeug ausgebaut, durch gleiche oder gleichartige andere Teile ersetzt und ggf. nach Überholung und Lagerung in einem Luftfahrzeug wieder eingebaut werden. (871)

Da gerade die hochwertigsten Teile des Luftfahrzeugs, nämlich Triebwerke und Luftschrauben (872), dem stärksten Verschleiss unterliegen, ist die Ersatzteilhaltung gerade hierfür von besonderer Bedeutung. Ersatzteile sind dabei nicht nur fabrikneue Teile (z.B. Motoren), sondern häufig auch solche, die aus Luftfahrzeugen nach einer gewissen Benutzungszeit ausgebaut, revidiert und repariert (873) wurden und die

(870) s.o.S. 24 ff

zur Geschichte des Abschnitts V des LuftfzRG vgl. Scholz, S. 59 f

(871) vgl. Scholz, S. 45; amtl. Begr. S. 26

(872) der Wert z.B. eines Curtiss-Wright Kolbenmotors von 3600 PS beträgt rd. 500.000,- DM; vgl. auch Scholz, S. 46. Nach Angaben in der ADAC-Motorwelt (Nr. 9/63) richtet die DLH in Hamburg ein zentrales Ersatzteillager ein, das 165 000 verschiedene Positionen umfasst und einen Wert von 197 Mill. DM hat.

(873) Die Luftverkehrsgesellschaften führen dabei ein sogen. "Progressive Overhaul System" durch, bei dem an jedem

nunmehr zum Einbau in dasselbe oder ein anderes Luftfahrzeug zur Verfügung stehen. Es ist offenbar, daß die Ersatzteillager eines Luftfahrtunternehmens einen hohen Wert repräsentieren. (874) Auch die-se Werte sollten daher als Kreditsicherungs- und Kreditbeschaffungsmittel genutzt werden. Aber auch beim Ersatzteillager treffen die Bedenken zu, welche die bislang vorhandenen Kreditsicherungsmöglichkeiten beim Luftfahrzeug selbst als ungeeignet erscheinen lassen. (875) Die Verpfändung eines Ersatzteillagers oder von einzelnen Ersatzteilen eines Luftfahrzeugs nach den §§ 1204 ff BGB lässt sich mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs wegen des ständig erforderlichen Wechsels im Bestande der lagernden Ersatzteile schlecht vereinbaren. Eine Reihe von Ersatzteilen ist auch kaum dafür geeignet, daß der Kreditgeber sie in Besitz und Verwahrung nimmt. (876) Diese Art der Verpfändung ist indes auch nach Inkrafttreten des LuftfzRG jedenfalls für im Inland befindliche Ersatzteillager noch zulässig. Auch Eigentumsvorbehalt und Sicherungsübereignung sind beim Ersatzteillager unbeschränkt möglich. (877) An einem Ersatzteillager können schliesslich im Gegensatz zum Luftfahrzeug auch Nießbrauch und Werkunternehmerpfandrecht nach § 647 BGB begründet werden. Bei all diesen Rechten an den Ersatzteilen bzw. am Ersatzteillager ist jedoch zu beachten, daß nicht der jeweilige Bestand, sondern grundsätzlich nur bestimmte Ersatzteile verhaftet sind.

Flugzeug in einer bestimmten Zahl von Teilwartungen innerhalb eines bestimmten Zeitraums sämtliche Teile überholt werden. S. o. S. 30 f

- (874) Nur ein grösseres Unternehmen wird sich daher ein Ersatzteillager i.S. des LuftfzRG halten können, soweit nicht gemeinsame Lagen eingerichtet werden. Vgl. die Angaben bei Scholz, S. 45
- (875) s.o.S. 1 f
- (876) z.B. grössere Triebwerke
- (877) amtl. Begr. S. 27; vgl. auch ZLR 1956 S. 243 ff zu § 6

Die bei diesen Kreditsicherungsformen auftretenden Schwierigkeiten können vermieden werden, wenn ein bereits vorhandenes oder gleichzeitig begründetes Registerpfandrecht an einem Luftfahrzeug auf ein Ersatzteillager erweitert wird. (879)

3. Begriff der Ersatzteile.

Ebensowenig wie Bestandteile und Zubehörstücke eines Luftfahrzeugs allgemein und umfassend aufgezählt werden können, ist es möglich, Ersatzteile eines Luftfahrzeugs generell festzulegen. § 68 LuftfzRG zählt entsprechend Art. X Abs. 4 des Genfer Pfandrechtsabkommens eine Reihe von Ersatzteilen beispielhaft auf (880) und enthält im übrigen eine Generalklausel, indem er alle Gegenstände irgendwelcher Art erfasst, die zum Einbau in ein Luftfahrzeug als Ersatz entfernter Teile bereit gehalten werden. Die gemäß § 68 LuftfzRG als Ersatzteile geltenden Teile, insbesondere also Triebwerke, Luftschrauben, Funkgeräte, Bordinstrumente, Ausrüstungen und Ausstattungen sowie deren Teile, unterliegen wie das Luftfahrzeug selbst dem allgemeinen Sachenrecht gemäß § 90 ff BGB. (881) Es kann sich auch bei ihnen wiederum um einfache (z.B. Schrauben, Muttern usw.) und zusammengesetzte Sachen (z.B. Motoren) handeln, wobei die letzteren wieder aus wichtigeren und weniger wichtigen Einzelteilen bestehen können. Wesensnotwendig ist allen Ersatzteilen, daß sie für den Ein-

(879) vgl. aml. Begr. S. 27 zu §§ 68, 70 LuftfzRG; Schwierigkeiten können sich aber durch das Zusammenreffen einer Erweiterung mit sonstigen Pfandrechten an Ersatzteilen ergeben. Soweit allerdings Ersatzteile nicht im Eigentum des Luftfahrzeugeigeners stehen, wird die Erweiterung an ihnen nicht wirksam; § 71 Abs. 1 S. 1 LuftfzRG

(880) anders noch die Entwürfe inZfR 1956 S. 233 ff, 243 ff, wo von der Gesamtheit der Ersatzteile die Rede ist

(881) für das Luftfahrzeug selbst s.o.S.²⁶ ff

bau in ein Luftfahrzeug bereit gehalten werden. Hierunter wird man zwar der weiten Fassung des § 68 LuftfzRG entsprechend jede Art von Befestigung der jeweiligen Sache mit dem Luftfahrzeug verstehen müssen; es wird also nicht darauf ankommen, ob die Sachen später als wesentliche oder einfache Bestandteile des Luftfahrzeugs mit demselben verbunden werden oder ob sie ihm lediglich als Zubehörstücke dienen sollen. Ähnlich wie beim Zubehör sind jedoch lediglich beförderte oder verbrauchbare Sachen vom Ersatzteillager auszuschliessen.

Während die Generalklausel des § 68 LuftfzRG verlangt, daß die Sachen als Ersatz für aus dem Luftfahrzeug entfernte Teile dienen sollen, fehlt bei den aufgezählten Beispielen eine solche Formel. Daraus ist nicht zu schliessen, daß im Ersatzteillager i.S. des LuftfzRG nun irgendwelche Triebwerke, Ausrüstungen usw. lagern können, vielmehr gilt auch für sie, daß sie für den Einbau in ein Luftfahrzeug bestimmt sein müssen. Auch hier ist entsprechend dem Sinn des gesamten Rechtsinstituts, nämlich die lagernden Werte der Kreditsicherung dienbar zu machen, eine weite Auslegung angebracht. Es ist hiernach nicht erforderlich, daß jeder der lagernden Sachen bereits ein entsprechendes, bereits benutztes und dem Verschleiss unterliegendes Gegenstück in einem Luftfahrzeug des jeweiligen lagerhaltenden Unternehmens haben müsste. Dem Begriff des Ersatzteils muss es auch genügen, wenn es sich um Sachen handelt, die bisher in Luftfahrzeugen des Unternehmens noch nicht eingebaut waren. (882)

4. Begriff des Ersatzteillagers.

Begrifflich ist Ersatzteillager jede Stelle, an der ein Luftfahrzeugeigner Ersatzteile für sein(e) Luftfahrzeug(e) la-

(882) zum Begriff der Wechselteile s.a. Guldemann, Beitr.
S. 59 ff

gert, aufbewahrt. Mit diesem Begriff würde sich auch eine Ortsveränderung vertragen, so, wenn die Ersatzteile in einem Werkstattwagen untergebracht sind. Demgegenüber stellt das LuftfzRG in Anlehnung an das Genfer Pfandrechtsabkommen engere Voraussetzungen auf. (883) Die Ersatzteile müssen sich nach § 68 LuftfzRG an einer örtlich bestimmten Stelle im In- oder Ausland (884) befinden. Dabei kommt es nicht darauf an, in wessen Eigentum sich das Lager selbst, d.h. die Örtlichkeit, die Grundstücke, Lagerräume, Regale usw. befindet. Denn in jedem Falle handelt es sich um eine örtlich bezeichnete bestimmte Stelle, die zur Lagerung von Ersatzteilen i.S. des § 68 Abs. 1 LuftfzRG dient. Es ist weiter nicht erforderlich, daß sich das Ersatzteillager in einem Raume befindet, der alleine der Lagerung der Wechselteile dient. Aus betrieblichen Gründen werden sich derartige Lager sogar häufig in unmittelbarer Nähe der Flugzeugwartungsanlagen in demselben Hangar befinden. Eine gewisse räumliche Zusammenfassung der lagernden Ersatzteile etwa in Regalen ist jedoch schon aus dem Grunde zu fordern, weil andernfalls eine ausreichende Kennzeichnung der Verpfändung nicht möglich erscheint. (885) Die Erweiterung des Registerpfandrechts auf ein Ersatzteillager setzt ferner nicht voraus, daß die Teile separat aufbewahrt werden, die dem Registerpfandrecht mitgerhaftet sind. Der Luftfahrzeug-eigner braucht also Ersatzteile, welche nicht in sein Eigentum gelangt sind und die von der Erweiterung nicht erfasst werden, (886) nicht gesondert zu verwahren.

(883) vgl. aml. Begr. S. 26

(884) der Entwurf des BJM sah nur die Belastung von im Ausland befindlichen Ersatzteillagern vor; vgl. ZLR 1956 S. 233 ff (§ 6)

(885) s. dazu unten

(886) s.u.S. 179 f; § 71 LuftfzRG

Die Erweiterung des Registerpfandrechts auf ein Ersatzteillager muss durch eine Bekanntmachung gekennzeichnet sein, aus der sich die Erweiterung des Registerpfandrechts und seine Registrierung (887) sowie Name und Anschrift des Gläubigers ergeben. (888) Diese Bekanntmachung soll dazu dienen, Dritten von der Belastung der Ersatzteile Kenntnis zu geben. (889) Das Genfer Pfandrechtsabkommen besagt ausdrücklich, daß die Bekanntmachung diesem Zweck entsprechend gestaltet sein muss. (890)

Die Kennzeichnung des Ersatzteillagers obliegt dem Eigentümer des belasteten Luftfahrzeugs. Erst wenn er die Bekanntmachung ordnungsgemäß anbringt, kann die Erweiterung des Registerpfandrechts auf ein Ersatzteillager auch in den Vertragsstaaten des Genfer Pfandrechtsabkommens mit Anerkennung rechnen. (891) Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift macht die Erweiterung nicht unwirksam, weil andernfalls der Schuldner bzw. Eigentümer durch Nichtanbringung oder nachträgliches Entfernen der Bekanntmachung die Mithaft des Ersatzteillagers verhindern könnte. (892)

5. Voraussetzungen und Inhalt der Erweiterung.

a. Für die Belastung eines Ersatzteillagers durch die Erweiterung eines Registerpfandrechts gelten die Regeln sinn- gemäß, die für die Belastung eines Luftfahrzeugs mit einem

(887) genaue Stelle des Pfandrechtsregisters ist anzugeben

(888) § 69 LuftfzRG

(889) amtl. Begr. S. 27. Die Bekanntmachung i.S. des § 69 LuftfzRG entspricht in ihren Erfordernissen und Zwecken wohl der Pfandanzeige, welche ein Gerichtsvollzieher zum Zwecke der Pfändung an einem Warenlager etc. anbringt. vgl. Baumbach-Lauterbach Anm. 4 D zu § 808 ZPO

(890) Art. X Abs. 1 S. 3

(891) Art. X Abs. 1 S. 2 GAbk.

(892) amtl. Begr. S. 27; der Schuldner bzw. Eigentümer kann sich jedoch schadensersatzpflichtig machen. § 823 Abs. 2 BGB

Registerpfandrecht maßgeblich sind : § 70 LuftfzRG verweist ausdrücklich auf diese Bestimmungen. (893)

Die Erweiterung eines Registerpfandrechts auf ein Ersatzteillager setzt demnach die Einigung zwischen Eigentümer und Gläubiger sowie Eintragung in einem besonderen Blatt des Pfandrechtsregister voraus. (894) Es kann sich dabei um das Eigentum an einem oder mehreren Luftfahrzeugen oder auch um Anteile an solchen handeln. (895) Auf ein und dasselbe Ersatzteillager können Registerpfandrechte von mehreren Luftfahrzeugen auch verschiedener Eigentümer erweitert werden. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich dabei um ein Gesamtregisterpfandrecht handelt oder um verschiedene Registerpfandrechte zur Sicherung verschiedener Forderungen. Andererseits ist es zulässig, ein an einem Luftfahrzeug bestehendes Registerpfandrecht auf mehrere Ersatzteillager zu erstrecken. (896)

Das Rangverhältnis der Erweiterung nach §§ 68 ff LuftfzRG richtet sich nach der Eintragung der Erweiterung, also nicht nach der Entstehung des Registerpfandrechts (897).

(893) § 70 Abs.1 LuftfzRG verweist nicht auf alle für das Registerpfandrecht geltenden Bestimmungen. Die §§ 7 bis 9, 24 f, 31 LuftfzRG sind teils als überflüssig oder gegenstandslos, teils deswegen nicht vorgesehen, weil die Ersatzteillager nicht im Wege der Zwangsvollstreckung oder der Arrestvollziehung einem Registerpfandrecht verhaftet werden sollen. Vgl. amtl.Begr. S. 27.

(894) Die Einigung braucht sich nicht auf die konkreten, im Lager befindlichen Ersatzteile zu beziehen. Es genügt die Einigung hinsichtlich der jeweils in dem örtlich bestimmten Lager befindlichen Ersatzteile; vgl. Palandt-Hoche Anm. 8 d; s.a. Staudinger-Spreng Vorbem. 6 d vor § 1204; Erman-Honke Einl. § 1204 Anh. 14; Westermann, S. 588. Zur Eintragung : §§ 7 ff Alg.Vfg., § 68 Abs.2 LuftfzRG.

(895) § 70 i.V.m. § 6 LuftfzRG (896) Amtl.Begr. S. 27.

(897) § 72 LuftfzRG. Hier weicht die Regelung der Erweiterung von derjenigen des Registerpfandrechts ab, um Kollisionen mit früher durchgeführten Erweiterungen hinsichtlich verschiedener Registerpfandrechte zu vermeiden, die untereinander - abgesehen von Fällen der Gesamthft- grundsätzlich rangindifferent sind. Vgl. amtl.Begr. S. 28 zu § 72; s.a. Westermann aaO.; Erman-Honke Einl. § 1204 Anh. 14.

b. Die Erweiterung eines Registerpfandrechts begründet kein selbständiges Pfandrecht. In seinem Bestande, seiner Übertragung und in seinem Erlöschen richtet sich das erweiterte Recht nach dem Registerpfandrecht an dem Luftfahrzeug. Weil die Erweiterung den jeweiligen Bestand des Ersatzteillagers erfassen soll, ist davon abgesehen worden, ein solches Lager selbständig mit einem Registerpfandrecht zu belasten. Es muss vielmehr bereits vorher ein Registerpfandrecht bestanden haben oder zumindest gleichzeitig bestellt werden. (895a) Dies aus der Erweiterung ergebenden Rechte sind auch nicht selbständig übertragbar. Mit dem Registerpfandrecht sichert die Erweiterung dieselbe Forderung (896 a); ihre Übertragung hat daher den Übergang des Registerpfandrechts einschliesslich der Erweiterung zur Folge, wie andererseits ohne besondere Trennung das Registerpfandrecht nur mit den sich aus der Erweiterung ergebenden Rechten übertragen werden kann.

Die Erweiterung verliert ihre Wirkung, wenn das Registerpfandrecht am Luftfahrzeug erlischt oder nicht zur Entstehung gelangt. (897 a) Für den Fall aber, daß das belastete Luftfahrzeug selbst untergeht, enteignet oder zwangsversteigert wird, haften die zu diesem Zeitpunkt im Ersatzteillager befindlichen Ersatzteile solange weiter, wie die gesicherte Forderung noch besteht. (898)

Im übrigen ist die Erweiterung auch hinsichtlich des Erlöschens vom Registerpfandrecht abhängig. Jedoch kann die Erweiterung durch Rechtsgeschäft selbständig aufgehoben werden.

(895 a) amtl. Begr. S. 26; vgl. Bölling ZLR 1959 S. 215 ff (219). Die Verpfändung eines Ersatzteillagers kann nur eine zusätzliche Sicherheit bewirken, da einzelne Ersatzteile mit Rechten Dritter belastet sein können; s.a. Scholz, S. 61

(896 a) bzw. denselben Kreis von Forderungen beim Höchstbetragsregisterpfandrecht

(897 a) s.o.S. 151 ff

(898) § 74 LuftfzRG

Hierfür gelten die Vorschriften über die Aufhebung eines Registerpfandrechts entsprechend. (899) Das LuftfzRG hat die selbständige Aufhebung der Erweiterung nicht besonders geregelt. § 11 des Entwurfs des Bundesjustizministers (900) bestimmte noch ausdrücklich, daß für die Aufhebung der Erweiterung die Vorschriften über die Aufhebung der Luftfahrzeughypothek sinngemäß zu gelten hätten. Diese Vorschrift ist aber wohl als überflüssig fallen gelassen worden.

c. Der Inhalt des sich aus der Erweiterung ergebenden Rechts ist im wesentlichen derselbe wie der Inhalt des Registerpfandrechts. Dies wird vom LuftfzRG teilweise besonders hervorgehoben. Der Gläubiger eines Registerpfandrechts, welches nach den §§ 68 ff LuftfzRG erweitert wurde, hat gem. § 73 LuftfzRG auch dann die aus §§ 39 f fließenden Rechte, wenn sich die Verschlechterung lediglich auf die in dem Ersatzteillager befindlichen Ersatzteile bezieht oder wenn diese einer ordnungsgemäßen Wirtschaft zuwider aus dem Lager entfernt werden. Er kann also u.U. die Beseitigung verlangen, Maßnahmen durch das Gericht anordnen lassen oder das Registerpfandrecht ohne Rücksicht auf seine Fälligkeit und eine Kündigung geltend machen bzw. auf Unterlassung klagen. (901)

Die Erweiterung unterscheidet sich vom Registerpfandrecht selbst indes wesentlich in der Verwertung des verhafteten Gegenstandes. Der Gläubiger kann zwar seine Befriedigung aus den Ersatzteilen ebenfalls nur im Wege der Zwangsvollstreckung suchen, wobei er sich nach Belieben auch auf die Ersatzteile allein stützen kann. (902) Für die Ersatzteile gilt aber nicht - wie beim Luftfahrzeug - die Immobilienarvollstreckung, (903) Die Ersatzteile, auf die sich ein Registerpfandrecht

(899) § 56 LuftfzRG; s.o.S. 157 f

(900) ZLR 1956 S. 233 ff; Begründung ebda. S. 243 ff

(901) s.o.S. 108 f

(902) § 70 i.V.m. § 47 Abs. 1 LuftfzRG; aml. Begr. S. 33

(903) s.o.S. 112 ff

erstreckt, werden also nicht bei der Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug selbst erfasst; (904) in diese ist vielmehr nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung in körperliche Sachen zu vollstrecken. (905) Die Vorschriften der ZPO werden allerdings vom LuftfzRG in der Weise modifiziert, daß auf die besondere rechtliche Lage der Ersatzteillager und auf das Registerpfandrecht Rücksicht genommen wird. (906) Die Sonderregelung des § 100 LuftfzRG bezieht sich insbesondere auf das Vollstreckungsgericht (907), das Mindestgebot und die Verteilung des aus der Versteigerung erzielten Erlöses. (908)

d. Auch im Umfang der Haftung entspricht die Erweiterung im wesentlichen dem Registerpfandrecht selbst.

Da der Bestand eines Ersatzteillagers ständig wechselt, musste die Erweiterung in der Weise gestaltet werden, daß der jeweilige Bestand des Lagers erfasst wird. (909) Nach § 71 LuftfzRG sind die zur Zeit der Erweiterung lagernden oder später eingebrachten, dem Luftfahrzeugeigner gehörenden Ersatzteile mitverhaftet. (910)

Wie bei Bestandteilen und Zubehör des Luftfahrzeugs selbst ist bei Ersatzteilen, auf die sich ein Registerpfandrecht nach den §§ 68 ff LuftfzRG erstreckt, das Freiwerden von der Haftung vorgesehen. Im Unterschied zu Bestandteilen und Zubehör des Luftfahrzeugs ist bei Ersatzteilen jedoch das Freiwerden von der Haftung an geringere Voraussetzungen geknüpft. Es ist nicht erforderlich, daß die Ersatzteile im Rahmen einer ordnungsgemäßen Wirtschaft für Dauer aus dem Ersatzteillager entfernt oder sonst vor ihrer Beschlagnahme

(904) Vor allem wegen möglicher Kollisionen mit anderen Erweiterungen; vgl. aml.Begr. S. 33.

(905) § 100 LuftfzRG; s.a. Mümmeler, S. 3 f.

(906) Dazu oben S. 114 f; im Einzelnen § 100 Ziff.1 bis 4 LuftfzRG.

(907) Zuständig ist das Amtsgericht Braunschweig; § 100 Ziff.1.

(908) Vgl. § 100 Ziff. 2 bis 4 LuftfzRG.

(909) Hiermit besteht eine Parallele zu der im Ausland bekannten Flottenhypothek, bei der eine Luftflotte in ihrem wechselnden Bestand hypothekarisch haftet. Vgl. aml.

veräußert oder gar in ein Luftfahrzeug eingebaut werden. (911) Die Ersatzteile werden vielmehr dann bereits von der Haftung frei, wenn sie vor ihrer Beschlagnahme aus dem Ersatzteillager entfernt werden. (912) Die Haftung bleibt dennoch bestehen, wenn die Ersatzteile in dasjenige Luftfahrzeug eingebaut werden, auf dem das gem. §§ 68 ff LuftfzRG erweiterte Registerpfandrecht ruht.

6. Besonderheiten der Erweiterung.

Das Rechtsinstitut der Erweiterung nach §§ 68 ff LuftfzRG weist eine Reihe von Besonderheiten auf, die insbesondere mit dem geltenden Sachenrecht der §§ 90 ff BGB nur schwer zu vereinbaren sind. (913)

a. Neben den bereits erwähnten besonderen Merkmalen der Erweiterung fällt auf, daß nach deutschem Recht an einem im Ausland befindlichen Ersatzteillager ein dingliches Recht durch Erweiterung eines Registerpfandrechts begründet werden kann, welches an einem deutschen Luftfahrzeug besteht. Da im Inland andere Kreditsicherungsmittel zur Verfügung stehen, macht diese Möglichkeit überhaupt die besondere Bedeutung der Erweiterung aus (914).

Es ist grundsätzlich unerheblich, ob sich das Ersatzteillager in einem Vertragsstaat des Genfer Pfandrechtsabkommens befindet oder nicht; es kommt auch nicht darauf an, ob das Land,

Begr. S. 21 wegen der Eblehnung der Flottenhypothek für das deutsche Recht; s.a. Westermann, S. 588.

(910) Die Haftung einzelner Ersatzteile kann nicht durch Rechtsgeschäft ausgeschlossen werden.

(911) Vgl. § 31 LuftfzRG, oben S. 36 ff; wie oben aber noch der Entw. des BJM (§ 12): s.a. Erman-Honke Einl. § 1204 Anh. 14.

(912) § 71 Abs. 2 LuftfzRG.

(913) Riese, LuftR. S. 304 spricht von einer "Monstrosität"; s.a. Scholz, S. 60 f. Bedenklich muß auch stimmen, daß wie beim PachtkreditG. der Grundsatz der Spezialität in so starkem Maße aufgegeben wurde.

(914) 7^u den übrigen Kreditsicherungsmitteln s.o.S. 174 f.

in welchem sich das Ersatzteillager befindet, eine Erweiterung der Luftfahrzeughypothek selbst kennt. (915) Diese Fragen spielen jedoch eine Rolle bei der Anerkennung der Erweiterung. (916)

b. Die Regelung des LuftfzRG, die dem Genfer Pfandrechtsabkommen entspricht, hat u.a. die Folge, daß im Auslande befindliche Sachen hinsichtlich ihrer Verpfändung teilweise dem Recht des Landes unterstellt werden, in welchem das mit einer Luftfahrzeughypothek (Registerpfandrecht) belastete Luftfahrzeug eingetragen ist. Hiermit wird von dem im übrigen im Interantionalen Privatrecht herrschenden Grundsatz der *lex rei sitae* (917) eine wichtige Ausnahme gemacht. Gleichwohl bleiben die im Auslande lagernden Ersatzteile i.S. des § 69 LuftfzRG (entsprechend Art. X Abs. 4 Genfer Pfandrechtsabkommen) grundsätzlich dem Recht des Landes unterstellt, in welchem sie sich befinden. Es ist also möglich, daß an Ersatzteilen dieser Art Pfandrechte nach dem Recht des Staates begründet werden, in welchem das Ersatzteillager liegt. Auch nach deutschem Recht gibt es ja an Ersatzteillagern Kreditsicherungsmittel aller Art neben der Erweiterung. (918) Zu deutschen Luftfahrzeugen gehörende Ersatzteile können also in fremden ggf. dem Genfer Pfandrechtsabkommen nicht angehörenden Staaten mit Rechten aller Art belastet sein. Nach dem Genfer Pfandrechtsabkommen werden derartig begründete Rechte zwar nicht international anerkannt, so daß der Gläubiger eines deutschen Registerpfandrechts sich ggf. aus dem mitverhafteten im Auslande befindlichen Ersatzteillager bevorzugt vor diesen fremden Rechten befriedigen könnte; bei in

(915) vgl. Begr. des Entwurfs des BJM in ZfR 1956 S. 243 ff
zu § 6

(916) Art. X GAbk.

(917) s.o.S. 173

(918) s.o.S. 174 f

Nichtmitgliedstaaten lagernden Ersatzteilen hat er jedoch eine ähnliche Sicherheit nicht. Hier wird er unter Umständen hinter solchen Rechten zurückstehen müssen, wenn nicht gar der Fall eintritt, daß der ausländische Staat sein Recht überhaupt nicht anerkennt. Die Verpflichtung des Genfer Pfandrechtsabkommens trifft ihn als Nichtmitglied ja nicht.

c. Umgekehrt können an Ersatzteilen, die in der Bundesrepublik lagern und die an sich dem hiesigen Sachenrecht unterfallen (919), nach ausländischem Recht begründete Luftfahrzeughypotheken bestehen. Diese Rechte sind von der deutschen Rechtsordnung anzuerkennen, sofern sie nach dem Rechte eines Vertragsstaates wirksam begründet worden sind. (920) Während aber bei ausländischen Luftfahrzeugen, die sich um Bundesgebiete befinden, sämtliche im Genfer Pfandrechtsabkommen (Art. I) genannten Rechte anzuerkennen sind, diese dem deutschen Recht zum Teil gänzlich unbekannten Rechtsinstitute (921) also in das System des deutschen Sachenrechts eindringen, ist der Kreis der an Ersatzteillagern nach ausländischem Recht begründeten dinglichen Rechte nicht ganz so weit. Nach Art. X des Genfer Pfandrechtsabkommens, entsprechend § 105 LuftfzRG, werden nämlich nur solche dinglichen Rechte an Ersatzteillagern anerkannt, die dazu bestimmt sind, Forderungen zu sichern, vornehmlich also Luftfahrzeughypotheken. (922) Wegen der Vielzahl der möglichen Ausprägungen dieses Rechts (923) ist die Möglichkeit des Eindringens fremder Rechte in das deutsche Sachenrecht doch noch recht bedeutsam. (924)

(919) entsprechend der *lex rei sitae*

(920) Art. X GAbk., § 105 LuftfzRG; s.a. unten S. 252 ff

(921) s.u.S. 254 ff; vgl. insbesondere die in Art. I GAbk. aufgezählten besonderen Besitzrechte. s. § 103 LuftfzRG

(922) Art. I Abs. 1 GAbk.

(923) s.u.S. 264 ff

(924) Ob das Rechtsinstitut der selbständigen oder unselbständigen Verpfändung von Ersatzteillagern im Auslande erhebliche Bedeutung erlangt hat, kann nicht festgestellt werden. Es ist auch nicht feststellbar, in welchem Umfang Ersatzteillager nach ausländischem Recht verpfändet wurden, die sich im Gebiete der Bundesrepublik Deutschland befinden. Nach deutschem Recht sind bis Sommer 1964 keine Erweiterungen gem. §§ 68 ff LuftfzRG beim Amtsgericht Braunschweig zu verzeichnen gewesen.

d. Besondere sachenrechtliche Probleme ergeben sich für die oftmals von verschiedenen Luftfahrtunternehmen unterschiedlicher Länder gemeinschaftlich unterhaltenen Ersatzteillager. Bei den heute weitgehend typisierten Verkehrsmaschinen wäre es zu kostspielig und überflüssig, wenn jedes Unternehmen sämtliche für den Betrieb erforderlichen Ersatzteile (925) an jedem der von ihm angeflogenen Orte und darüberhinaus evtl. noch an besonderen Stützpunkten bereit halten wollte. Wie es in anderer Hinsicht eine Zusammenarbeit verschiedener Luftverkehrsunternehmen auch unterschiedlicher Länder gibt (926), werden in vielen Fällen auch Ersatzteillager gemeinsam geführt; so gibt es die sogen. Triebwerkpools. (927) Wie die Eigentumsverhältnisse und damit die Verpfändungsmöglichkeiten bei derartigen gemeinsamen Einrichtungen gestaltet sind, hängt von den jeweiligen Vereinbarungen ab. Dabei sind drei Fallgruppen zu unterscheiden. (928)

a) Die beteiligten Unternehmen können an sämtlichen Ersatzteilen und Ersatzteillagern Miteigentum haben. Dies führt jedoch zu rechtlichen Schwierigkeiten, wenn z.B. Teile aus solchen Lagern als wesentliche Bestandteile in ein im Alleineigentum eines der Unternehmen stehendes Luftfahrzeug eingebaut werden. Bei Miteigentum der Luftfahrtunternehmen erstreckte sich das Registerpfandrecht bzw. die sonstige Luft-

(925) die Zahl der für ein modernes Verkehrsflugzeug erforderlichen Ersatzteile beträgt mehrere Hunderttausend.

(926) so bei der Air-Union (dazu Bohle in DIE ZEIT 11/1964) und -auf anderem Gebiet - die IATA.

(927) vgl. Scholz, S. 45

(928) Denkbar sind auch Vereinbarungen, nach welchen die Hersteller der Flugzeuge gebrauchte Teile zum Austausch gegen (neue) Ersatzteile hereinnehmen. vgl. Scholz aaO. In schuldrechtlicher Hinsicht sind die unterschiedlichsten Ausprägungen denkbar. Zumeist wird zwischen den beteiligten Unternehmen ein Ausgleich für die gewährte oder in Anspruch genommene Hilfe und Ausstattung mit Ersatzteilen in Geld an den Eigentümer oder an einen gemeinsamen Fonds vereinbart sein.

fahrzeughypothek nach der jeweils in dem Vertragsstaat bekannten Form der Erweiterung auf sämtliche Teile des Ersatzteillagers. Dies hätte unter Umständen auch zur Folge, daß auf ein und demselben Ersatzteillager ganz unterschiedliche Luftfahrzeughypotheken lasten. Ist unter den beteiligten Luftfahrtunternehmen Miteigentum an den gemeinsam benutzten Ersatzteillagern vereinbart, so kann sich ohne weiteres der Miteigentumserwerb nach Regeln vollziehen, die dem deutschen Recht fremd sind. Dennoch erstreckt sich eine wirksam begründete Erweiterung nach §§ 68 ff LuftfzRG auf sämtliche in dem ausländischen Lager befindlichen Ersatzteile. Umgekehrt können nach ausländischem Recht Luftfahrzeughypotheken an den in der Bundesrepublik befindlichen, im gemeinsamen Eigentum der beteiligten Unternehmen stehenden Lagern begründet werden. (929)

b) Es ist auch der Fall denkbar, daß an einem gemeinschaftlich betriebenen Ersatzteillager Wechselteile verschiedenen Eigentums lagern. Dabei kommt es nicht darauf an, in wessen Eigentum sich das Lager selbst befindet. (930) Es ist ebenfalls unerheblich, ob das Eigentum der beteiligten Unternehmen vermischt in dem Ersatzteillager aufbewahrt wird oder sich in abgetrennten Abteilungen, Regalen oder Gestellen befindet. Die Lagerhaltung der Ersatzteile für Luftfahrzeuge bedingt es sogar, daß diese Teile nach rein technischen Gesichtspunkten sortiert sind. Die Lagerung von Ersatzteilen unterschiedlichen Eigentums ohne Trennung voneinander ist daher aus technischen Gründen nicht zu vermeiden und nach dem LuftfzRG auch nicht zu beanstanden. (931) Auch bei der Lager-

(929) Den extremen Fall dieser Art stellen wohl die SAS dar.

(930) s.o.S. 177 f; v.s.a. Art. X Abs. 1 GAbk.

(931) Für das deutsche Recht sei hier aber auf die Bestimmungen der §§ 946 ff BGB hingewiesen, wonach sich für gewisse unbedeutendere Ersatzteile durch die "vermischte" Lagerung die Gefahr des Eigentumsverlustes ergibt.

haltung eines einzelnen Unternehmens ist es ja nicht ausgeschlossen, daß sich unter den Ersatzteilen solche befinden, die nicht im Eigentum des Luftfahrzeugeigners stehen. (932) Ein Registerpfandrecht kann also auf ein Ersatzteillager erweitert werden, das von mehreren Unternehmen gemeinschaftlich unterhalten wird und das neben dem Luftfahrzeugeigner gehörigen Sachen auch fremde Sachen enthält. Wird das Registerpfandrecht nach §§ 68 ff LuftfzRG - oder eine Luftfahrzeughypothek ausländischen Rechts - wirksam auf ein solches Ersatzteillager erweitert, so bewirkt dies, daß nur die im Eigentum des Luftfahrzeugeigners stehenden Ersatzteile erfasst werden. (933) Alle anderen Ersatzteile bleiben von der Haftung frei bzw. werden von selbständigen oder unselbständigen Erweiterungen der ausländischen Unternehmer erfasst, welche das Ersatzteillager ebenfalls betreiben.

c) Schliesslich ist der Fall möglich, daß von den Unternehmen Absprachen darüber getroffen werden, welches der beteiligten Unternehmen an welchen der ggf. gemeinsam angeflogenen Orte Ersatzteillager zu unterhalten hat. Die dort befindlichen Ersatzteile werden sich zumeist im Eigentum des für die Unterhaltung verpflichteten Unternehmens befinden. Einbau und Verwendung in den Luftfahrzeugen der Partner werden durch rein schuldrechtliche Verträge geregelt. Besonderheiten für die hypothekarische Haftung dieser Ersatzteile ergeben sich nicht : Das Registerpfandrecht erstreckt sich aufgrund der Erweiterung nur auf die von dem jeweiligen Unternehmen betriebenen und in seinem Eigentum stehenden Ersatzteillager. (934)

(932) s.o.S. 177 f

(933) vgl. Bölling ZLR 1956 S. 215 ff (220)

(934) Dieser Fall der Zusammenarbeit (Triebwerkpool) ist wegen seiner Einfachheit der häufigste. So besteht zwischen der Deutschen Lufthansa und der Air-France ein "Ground-Service-Agreement" vom 1. Oktober 1956 mit einigen Anhängen, welches diesem Vertragstyp entspricht.

VI. Dingliche Vorrechte an deutschen Luftfahrzeugen.

1. Privilegien im Genfer Pfandrechtsabkommen.

Neben dem Registerpfandrecht können auf Luftfahrzeugen, die in der Luftfahrzeugrolle eingetragen sind, grundsätzlich keine anderen dinglichen Rechte lasten. (935) Das Genfer Pfandrechtsabkommen nennt zwar in seinem Art. I Abs. 1 weitere dingliche Rechte und stellt es auch den Vertragsstaaten frei, darüberhinaus noch andere Rechte an Luftfahrzeugen zuzulassen. Diese letzteren können jedoch nicht in ihrem Range international gesichert werden. (936)

Der deutsche Gesetzgeber hat von dieser Befugnis keinen Gebrauch gemacht, obwohl auch nach deutschem Recht an See- und Binnenschiffen neben Hypotheken gesetzliche Befriedigungsrechte begründet werden können, deren Regelung u.U. auf das Luftfahrzeug hätte übertragen werden können. Es liegt kein Grund vor, wie es in der Begründung heisst, (937) derartige Rechte für den Geltungsbereich des LuftfzRG einzuführen. Vielmehr spricht das Interesse an der Wertsteigerung des Registerpfandrechts für die Ablehnung solcher meist schlecht kontrollierbarer Vorzugsrechte, denn gerade auch die Vielzahl der Privilegien war es, die der Einführung der Luftfahrzeughypothek im internationalen Recht zunächst hinderlich im Wege stand. (938)

(935) vgl. § 9 LuftfzRG und oben S. 19 f

(936) Art. I Abs. 2 GAbk.

(937) amtl. Begr. S. 28; vgl. §§ 754 ff BGB; §§ 102 ff BSchG; LuftRKomm. Bd. I S. 474

(938) dazu oben S. 7 ff und die dort angegebene Literatur unten S. 257.

Das Genfer Pfandrechtsabkommen verlangt von den Vertragsstaaten - unabhängig davon, ob sie selbst derartige Rechte kennen - die Anerkennung mit Vorrang ausgestatteter dinglicher Rechte für Ansprüche aus Bergung des Luftfahrzeugs oder aus ausserordentlichen, zur Erhaltung des Luftfahrzeugs unumgänglich erforderlichen Aufwendungen. (939) Voraussetzung ist hierbei, daß das Vorrecht nach dem Recht des Staates, in dem die Bergungs- und Erhaltungsmaßnahmen zum Abschluss gekommen sind, wirksam zustandegekommen ist. Die Vertragsstaaten sind ferner verpflichtet, diesen Vorrechten den Rang vor allen anderen dinglichen Rechten am Luftfahrzeug einzuräumen. (940) Das Genfer Pfandrechtsabkommen verlangt die Anerkennung dieser Privilegien jedoch nur innerhalb eines Zeitraumes von drei Monaten nach Beendigung der sie begründenden Maßnahmen, sofern innerhalb dieser drei Monate keine Eintragung des Rechts in einem öffentlichen Buch des Vertragsstaates und seine Feststellung in einem besonderen Verfahren erfolgte. (941)

2. Die Regelung des LuftfzRG.

Den Anforderungen des Genfer Pfandrechtsabkommens entspricht das LuftfzRG in seinen §§ 75 bis 77. Diese Bestimmungen regeln den Inhalt und den Rang des dinglichen Vorrechts sowie den für das Recht einzutragenden Schutzvermerk. Im übrigen ist auf Art. IV des Genfer Pfandrechtsabkommens zu verweisen, woraus insbesondere die Voraussetzungen für die Anerkennung der Vorzugsrechte zu entnehmen sind. (942) Wegen des Zustandekommens der in § 75 LuftfzRG genannten Vorzugsrechte sind die Rechtsvorschriften desjenigen Vertragsstaates heranzuziehen,

(939) Art. IV Abs. 1 GAbk.

(940) Art. IV Abs. 1 a.E.

(941) Art. IV Abs. 3 GAbk. s.u.S. 255 ff

(942) § 75 LuftfzRG macht die Anwendung der §§ 76 f LuftfzRG ausdrücklich davon abhängig, daß der Vorrang der genannten Rechte nach Art. IV des GAbk. anzuerkennen ist.

in dem die Bergungs- oder Erhaltungsmaßnahmen zum Abschluss gekommen sind. (943)

3. Der Inhalt von Vorzugsrechten an deutschen Luftfahrzeugen.

a. Entsteht an deutschen (944) im Ausland havarierten oder beschädigten und deswegen geborgenen bzw. ausgebesserten Luftfahrzeugen (945) zugunsten des Berechtigten, meist also des Bergungsunternehmens oder der Reparaturwerft, ein mit Vorrang vor allen anderen Rechten ausgestattetes dingliches Recht (946), so hat das dieselbe Wirkung und denselben Inhalt wie ein Registerpfandrecht. (947) Die Eigenarten des Vorzugsrechts i. S. des § 75 LuftfzRG bedingen indes einige Abweichungen von der Regelung des Registerpfandrechts. Das Vorzugsrecht bedarf keiner Eintragung im Pfandrechtsregister; doch kann zu seiner Sicherung ein Schutzvermerk in das Register aufgenommen werden. (948) Der Gläubiger wird

-
- (943) Tatsächlich sind Privilegien wie in Art. IV GAbk. und § 75 LuftfzRG wohl in den meisten Vertragsstaaten des GAbk. bekannt, meist räumen die einzelnen Länder darüber hinaus noch anderen, zumeist staatlichen oder Lohnforderungen diese Vorzugsstellung ein. vgl. dazu unten S. 264 ff. Wegen des Vorrangs fiskalischer Ansprüche hat Mexico das GAbk. nur unter Vorbehalt angenommen. Hiergegen wiederum haben die USA und die Niederlande protestiert, vgl. dazu unten S. 266 ff
- (944) für ausländische Luftfahrzeuge vgl. § 104 LuftfzRG
- (945) zu beachten ist, daß nach § 75 LuftfzRG Vorzugsrechte für sämtliche der Erhaltung des Luftfahrzeugs dienenden und hierzu unumgänglich erforderlichen Maßnahmen, soweit diese über den üblichen mit dem Betriebe des Luftfahrzeugs definierten Rahmen hinausgehen, gewährt werden können.
- (946) s.a. Scholz, S. 65 ff
- (947) § 76 S. 1 LuftfzRG. Diese Bestimmung entspricht der Regelung des Arrestpfandrechts bei eingetragenen Schiffen, § 931 Abs. 2 ZPO; vgl. amtl. Begr. S. 28; Baumbach-Lauterbach Anm. 3 zu § 931 ZPO
- (948) § 77 LuftfzRG. Es entfallen daher alle sich auf die Eintragung stützenden besonderen Rechtswirkungen, insbesondere der Gutglaubensschutz (§§ 15-17 LuftfzRG).

also regelmäßig nicht nur die Forderung, sondern auch die Existenz des dinglichen Vorzugsrechts selbst nachzuweisen haben, wenn er - wie beim Registerpfandrecht - seine Befriedigung aus dem Luftfahrzeug im Wege der Zwangsvollstreckung sucht. (949) Regelmäßig wird der Eigentümer des Luftfahrzeugs hier auch der persönliche Schuldner sein, so daß meist diejenigen Vorschriften des LuftfzRG gegenstandslos sein werden, die nicht die Identität von Eigentum und Schuld voraussetzen. (950) Es sind auch kaum Sonderformen des Registerpfandrechts wie Höchstbetrags- und Gesamtregisterpfandrecht (951) denkbar; auch Umwandlungen der Vorzugsrechte (952) werden nicht in Betracht kommen.

b. Das LuftfzRG ordnet den Vorrang der genannten Rechte vor allen anderen dinglichen Rechten am Luftfahrzeug an. (953) Untereinander bestimmt sich der Rang der Rechte gemäß § 75 LuftfzRG nach dem Zeitpunkt der Bergungs- und Erhaltungsmaßnahmen in der Weise, daß die später begründeten Rechte den älteren im Range vorgehen und daß gleichzeitig entstandene Rechte gleichen Rang haben. (954)

(949) § 47 LuftfzRG

(950) s. dazu insbes. oben S. 95 ff. Eigentum und persönliche Schuld können aber auch auseinanderfallen, so, wenn das Luftfahrzeug von einer anderen Person als dem Eigentümer benutzt wird und dieser im Auslande Erhaltungsmaßnahmen i.S. des § 75 LuftfzRG veranlasst.

(951) Das LuftfzRG spricht in § 75 lediglich von den Vorzugsrechten am Luftfahrzeug. Obwohl auch bei Ersatzteillagern, die sich im Auslande befinden, Erhaltungsmaßnahmen i.S. des § 75 LuftfzRG und Art. IV GAbk. denkbar sind und es möglich erscheint, daß hieran nach ausländischem Recht besitzlose Pfandrechte begründet werden (vgl. § 647 BGB), genießen derartige Rechte doch keinen Vorrang wie er in den genannten Bestimmungen vorgesehen ist. Für die in Deutschland anzuerkennenden Privilegien kommt also auch nicht die Sonderform der Erweiterung nach §§ 68 ff LuftfzRG in Betracht.

(952) s.o.S. 138 ff

(953) § 76 S. 2 LuftfzRG

(954) § 76 S. 3 LuftfzRG, der insoweit Art. IV Abs. 2 GAbk. entspricht.

c. Das Wesen der Vorzugsrechte, wie sie in Art. IV des Genfer Pfandrechtsabkommens geregelt sind, bedingt, daß der Gläubiger zu ihrer unverzüglichen Geltendmachung gezwungen ist. Nach Art. IV Abs. 4 des Genfer Pfandrechtsabkommens sind die Vertragsstaaten grundsätzlich nicht verpflichtet, den Vorrang dieser Rechte über einen Zeitraum von drei Monaten hinaus anzuerkennen. Das LuftfzRG erweitert diesen Zeitraum nicht, sondern geht davon aus, daß ein Vorrecht, das nicht durch einen Schutzvermerk gesichert ist, nach Ablauf der Dreimonatsfrist in Deutschland nicht mehr als solches geltend gemacht werden kann. (955) (956)

4. Der Schutzvermerk.

a. Wegen der Durchsetzung der Vorzugsrechte kommt daher dem Schutzvermerk nach § 77 LuftfzRG wesentliche Bedeutung zu. Er ist von der Vormerkung nach §§ 10 ff LuftfzRG und der Eintragung eines Registerpfandrechts zu unterscheiden und genießt keinen öffentlichen Glauben. (957) Der Schutzvermerk nach § 77 LuftfzRG entspricht dem Vermerk, der nach § 28 SchRG (958) zugunsten eines unerledigten, von einer temporisierenden Zwischenverfügung betroffenen Eintragungsantrags im Pfandrechtsregister eingetragen werden kann. (959) Zu seiner Eintragung bedarf es nur der fristgemäßen Anmeldung der Ansprüche beim Registergericht. (960) In seiner Wirkung stimmt der Schutzvermerk nach § 77 LuftfzRG indes mit der Vormerkung überein. (961) Insbesondere sind also Verfügungen relativ unwirksam, soweit sie das durch den Vermerk geschützte Vorrecht vereiteln oder beeinträchtigen würden. (962)

(955) dies ergibt sich aus § 77 Abs. 1 und 2 und § 89 LuftfzRG

(956) Der Gläubiger besitzt danach nur einen normalen ungesicherten Anspruch

(957) vgl. amtl. Begr. S. 28

(958) amtl. Begr. S. 28

(959) entsprechend § 18 GBO

(960) § 89 LuftfzRG

(961) vgl. amtl. Begr. S. 28; s.a. Schaps-Abraham Bd. I S. 229

(962) § 10 Abs. 2 LuftfzRG; s.u.S. 215 ff

Der Schutzvermerk wird gelöscht, wenn der Gläubiger des jeweiligen Vorzugsrechts sie bewilligt oder wenn dem Registergericht die Nichtexistenz oder die mangelnde Anerkennung des Rechtes nachgewiesen wird. (963) Der Eigentümer des Luftfahrzeugs, der Gläubiger eines Registerpfandrechts oder der aus einer Vormerkung Berechtigte können von dem durch den Schutzvermerk Begünstigten verlangen, daß dieser in die Löschung einwillige, sofern das Recht nicht oder nicht mehr besteht oder nicht mehr anzuerkennen ist. (964)

b. Nach dem Genfer Pfandrechtsabkommen bildet der Schutzvermerk (965) nicht die einzige Voraussetzung für die Anerkennung der Vorzugsrechte über die Dreimonatsfrist hinaus. Nach Art. IV Abs. 4 lit. b ist daneben noch erforderlich, daß über den Betrag eine Vereinbarung zustandegekommen oder ein gerichtliches Verfahren über das Recht eingeleitet worden ist. (966) Diese Vorschrift ist nicht mit in das LuftfzRG aufgenommen worden. (967) Sie spielt für den Geltungsbereich des Gesetzes dennoch eine Rolle, weil von ihr die Anerkennung der Vorzugsrechte abhängt und von dieser wiederum die Wirksamkeit des Schutzvermerks abhängig gemacht ist. Wenn der Schutzvermerk kann gelöscht werden, wenn das durch ihn gesicherte Recht nicht mehr - also etwa wegen mangelnder Vereinbarung - anzuerkennen ist. (968) Wegen der Art der Vereinbarung und des gerichtlichen Verfahrens kann auf die §§ 208 ff BGB verwiesen werden. (969)

(963) § 89 Abs. 3 LuftfzRG

(964) § 77 Abs. 2 LuftfzRG

(965) Art. IV. Abs. 4 GABk spricht von einer Vormerkung des Rechts

(966) Die Bestimmung verweist wegen der Voraussetzungen für die Unterbrechung der Dreimonatsfrist durch das Gerichtsverfahren auf das Recht des angerufenen Gerichts.

(967) dazu amtl. Begr. S. 28

(968) s.o.; §§ 77 Abs. 2, 89 Abs. 3 LuftfzRG

(969) Dies trifft jedoch nur zu, wenn eine Vereinbarung nach deutschem Recht getroffen oder ein deutsches Gericht angerufen wird. Art. IV Abs. 4 lit. b GABk. verweist auf das Recht des Gerichtsortes, so daß auch wegen an deutschen Luftfahrzeugen begründeter Privilegien hinsichtlich der Vereinbarung und des Gerichtsverfahrens - wenigstens zum Teil - Auslandsrecht anzuwenden ist.

VII. Sonstige Sonderformen des Registerpfandrechts.

Sonderformen des Registerpfandrechts sind auch die aufgrund von Umwandlungen anderer dinglicher Rechte an Luftfahrzeugen entstandenen Registerpfandrechte. Inhaltlich handelt es sich dabei um echte Registerpfandrechte i.S. des LuftfzRG. Ihre Sonderstellung liegt lediglich in ihrer Entstehung bzw. ihrem Rechtsgrund.

1. Umwandlung anderer dinglicher Rechte.

a. Nach § 107 LuftfzRG können Pfandrechte, die an einem in der Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeug zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des LuftfzRG bestanden oder solche Pfandrechte, die an einem erst nach Inkrafttreten des LuftfzRG in die Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeug bestanden, in ein Registerpfandrecht umgewandelt werden. Die Bestimmung dient der Überleitung bestehender Pfandrechte. (970) Da das Registerpfandrecht nach § 9 LuftfzRG einzige Belastung eines in die Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeugs sein soll, (971) bestimmt § 107 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG ausdrücklich, daß bestehende Pfandrechte erlöschen, sobald das Luftfahrzeug in das Pfandrechtsregister eingetragen wird. Zum Ausgleich für diesen Rechtsverlust gewährt § 107 Abs. 1 S. 1 LuftfzRG dem Gläubiger die Befugnis, vom Eigentümer für die bestehende Forderung die Bestellung eines Registerpfandrechts zu verlangen, welches Vorrang vor anderen Registerpfandrechten genießt.

(970) vgl. amtl. Begr. S. 38

(971) s.O.S. 19 f

2. Umwandlung von "Bau-Pfandrechten."

Anders als bei der Schiffshypothek kann nach dem LuftfzRG kein Registerpfandrecht an einem im Bau befindlichen Luftfahrzeug bestellt werden. Die §§ 76 ff des SchRG, die die Schiffsbauhypothek betreffen, sind wahrscheinlich deshalb nicht in das LuftfzRG aufgenommen worden, weil das Luftfahrzeug anders als das Schiff meist Serienherstellung ist und daher Schwierigkeiten hinsichtlich der Individualisierung des jeweils belasteten im Bau befindlichen Luftfahrzeugs entstehen würden. (972) Zudem bestehen bis zur Eintragung des fertiggestellten Luftfahrzeugs in die Luftfahrzeugrolle genügende Möglichkeiten der konventionellen Kreditsicherung, da bis zu diesem Zeitpunkt das LuftfzRG und damit das Verbot des § 9 nicht eingreifen. Bei im Bau befindlichen Luftfahrzeugen können also auch für ausländische Unternehmer unbedenklich Eigentumsvorbehalt, Sicherungsübereignung und Unternehmerpfandrecht verwendet werden. Wegen der derzeitigen Situation im Flugzeugbau werden hierbei regelmäßig ausländische Kreditsicherungen in Betracht kommen. In Deutschland werden dagegen kaum im Bau befindliche Luftfahrzeuge zur Kreditbeschaffung und Sicherung verwendet werden. Es wird auch wohl nicht erwartet, daß in der Bundesrepublik Deutschland eine bedeutendere Flugzeugindustrie entsteht. (973)

Dennoch haben die Belastungen auf im Bau befindlichen Luftfahrzeugen im LuftfzRG Berücksichtigung erfahren. Sobald diese nämlich fertiggestellt und in die Luftfahrzeugrolle eingetragen sind, erwirbt der Pfandgläubiger gegen den Eigentümer ein Recht auf Bestellung eines Registerpfandrechts mit

(972) vgl. Bayitch, S. 173; Scholz, S. 73; Schlegel, S. 59
(973) das ist wohl auch gar nicht beabsichtigt, wie das Verhalten der Bundesregierung zueinigigen Projekten der deutschen Luftfahrtindustrie zeigt; vgl. DER SPIEGEL 1963 Nr. 24 und 1964 Nr. 3.

Rang vor anderen Registerpfandrechten. (974) Auch hier gilt, daß bestehende (Bau)Pfandrechte erlöschen und daß der Anspruch des Pfandgläubigers von der Eintragung des Luftfahrzeugs im Pfandrechtsregister. - etwa wegen der Bestellung eines Registerpfandrechts - nicht berührt wird. (975)
Auch dieses Registerpfandrecht weist gegenüber dem Normalfall inhaltlich keine Besonderheiten auf, abgesehen davon, daß es wiederum den Vorrang vor den bereits eingetragenen Registerpfandrechten beanspruchen kann.

3. Rangverhältnisse.

Bei mehreren umgewandelten Registerpfandrechten untereinander richtet sich das Rangverhältnis nach den allgemeinen Regeln, wonach grundsätzlich die Eintragung für den Rang maßgeblich ist. (976) Trotz der Ähnlichkeit (977) mit den im Ausland an deutschen Luftfahrzeugen ggf. begründeten Privilegien (978), deren Rang untereinander sich nach dem Zeitpunkt der Maßnahmen richtet, die zu ihrem Entstehen Anlaß gegeben haben (979) wird man Entsprechendes für diese "Umwandlungen" nicht annehmen können. Da eine derartige Regelung sowohl im LuftfzRG als auch in vergleichbaren anderen Gesetzen der Bundesrepublik (980) nicht vorhanden ist, muß für das Rangverhältnis umgewandelter Registerpfandrechte untereinander die normale Regelung gelten und nicht etwa eine Regelung, die auf den Entstehungszeitpunkt der Forderung oder des Pfandrechts abstellt (981).

(974) § 107 Abs. 1 S. 1 LuftfzRG

(975) § 107 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG

(976) s. dazu unten S. 199 ff

(977) Neben der Ähnlichkeit der Pfandrechtsbegründung, der meist Reparatur- und ähnliche Leistungen zugrundeliegen, ist auch zu bemerken, daß beide Rechtsinstitute dem Gläubiger einen - wenn auch inhaltlich verschiedenen - Eintragungsanspruch gewähren.

(978) s.O.S.190 ff

(979) s.o.S.193

(980) insbesondere also BGB und SchRG

§ 9 Die Rangordnung von Registerpfandrechten.

I. Die Bedeutung des Ranges.

a. An einem in der Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeug können grundsätzlich mehrere Registerpfandrechte bestehen (982). Das LuftfzRG hatte daher auch die Frage zu regeln, in welchem Verhältnis diese Rechte zueinander stehen sollten. Solange allerdings die Gläubiger durch den Eigentümer bzw. den Schuldner befriedigt werden, spielt der Rang der Registerpfandrechte keine Rolle. Eigentümer und Schuldner sind an keine Reihenfolge gebunden (983). Der Rang der Registerpfandrechte spielt auch dann keine Rolle, wenn das Luftfahrzeug auf Betreiben eines der Gläubiger versteigert wird und der durch die Versteigerung erzielte Erlös ausreicht, um alle Gläubiger zu befriedigen. Sobald dies aber nicht der Fall ist, fragt es sich, wie der Versteigerungserlös unter den Gläubigern zu verteilen ist. Das LuftfzRG hat sich nach dem Vorbild des BGB und des SchRG dahin entschieden, daß der im Rang Vorgehende zunächst völlig zu befriedigen ist, ehe der Nachstehende etwas aus dem Erlös erhält (984). Damit besteht zwischen den Registerpfandrechten eine feste Rangordnung, die den Wert und die Sicherheit des Registerpfandrechts erhöht.

(981) § 107 Abs. 1 S.1 LuftfzRG soll der Überleitung bestehender Pfandrechte an den in der Lfz-rolle eingetragenen Lfzen dienen (vgl. amtl. Begr. S. 38). Hieraus ist jedoch nicht zu schließen, daß diese Regelung nur für eine gewisse Übergangszeit zu gelten hat, so daß etwa Pfandrechte an Lfz.-Bauwerken, die nach Inkrafttreten des LuftfzRG begründet wurden, nicht mehr umgewandelt werden könnten. Die amtl. Begr. zeigt allerdings, daß die bestehenden Pfandrechte an §§ 1, 9 LuftfzRG angepaßt werden sollten und auch § 107 Abs.1 selbst spricht nur von den bereits "bestehenden" Pfandrechten. Doch ist damit nicht gemeint, daß das Pfandrecht bereits z.Zt. des Inkrafttretens bestanden haben muß (dies nur für den oben S. 196 dargestellten Fall). Es ist nur erforderlich, daß ein Pfandrecht der bezeichneten Art z.Zt. der Eintragung in die Lfz-rolle bestanden hat.

(982) S.a. § 7 LuftfzRG wegen eines aufgrund Zwangsvollstreckung eingetragenen Registerpfandrechts.

(983) Unter Umständen kann indes eine vertragliche Pflicht bestehen.

Das LuftfzRG hat zur Sicherheit des Registerpfandrechts noch ein übriges getan, indem es im Gegensatz zum BGB und zum SchRG die sogenannte gleitende Rangordnung strikt durchgeführt hat. Bei Erlöschen eines Registerpfandrechts rücken also nachstehende Rechte auf, wodurch deren Rang und damit ihr wirtschaftlicher Wert verbessert wird. Anders als im Grundstücksrecht kann nach dem LuftfzRG das Nachrücken eines Registerpfandrechts nicht durch das Entstehen einer Eigentümerhypothek oder - wie im Schiffshypothekenrecht - durch die Stellenoffenhaltung verhindert werden.

b. Für das Registerpfandrecht ist die Regelung der Rangverhältnisse noch von besonderer Wichtigkeit, weil neben den eingetragenen Rechten die nicht eingetragenen dinglichen Vorzugsrechte auf einem Luftfahrzeug lasten können. (985) Bedeutung für den Rang eines Registerpfandrechts hat auch die nach § 107 LuftfzRG u.U. begründete Pflicht des Eigentümers zur Bestellung eines vorrangigen Registerpfandrechts. (986) Der Rang eines Registerpfandrechts kann sodann durch Vormerkung, Rangvorbehalte und schliesslich durch gutgläubigen Erwerb beeinträchtigt werden. (987)

Der Rang hat regelmäßig absolute Wirkung; er ist also grundsätzlich sowohl für den Eigentümer, die Gläubiger und etwaige Erwerber (von Luftfahrzeug und Registerpfandrechten) als auch für die mit dem belasteten Luftfahrzeug befassten Gerichte maßgebend. In den Fällen des Rangvorbehalts und des gutgläubigen Erwerbs ist der Rang eines Registerpfandrechts nur relativ. Hier gilt der Rang nur zugunsten der durch den Rangvorbehalt bezw. die Gutglaubensvorschriften Begünstigten,

-
- (984) Wegen der Rechte des Gläubigers, wenn gegen diese Regelung verstossen wird, vgl. Schaps-Abraham Bd. I S.481 f; Soergel-Baur RdN. 9 ff zu § 879; Baur, S. 132; Westermann, S. 394.
- (985) S.o.S. 190 ff. (986) S.o.S. 196 ff.
- (987) S.u.S. 243 ff.

so daß das von diesen erworbene Registerpfandrecht den im Register räumlich vor ihnen eingetragenen Rechten teilweise im Range vorgeht, teilweise aber - wie im Normalfall - Rang nach diesen Rechten hat. (988)

II. Die rangbegründenden Tatsachen.

a. Ist ein Luftfahrzeug oder ein Miteigentumsanteil mit mehreren Registerpfandrechten oder mit mehreren Vormerkungen i.S. des § 10 LuftfzRG belastet, so bestimmt sich deren Rang nach der Reihenfolge der Eintragungen im Pfandrechtsregister, d.h. nach der räumlichen Folge auf den jeweiligen Registerblättern. (989)

Es kommt danach weder auf das Datum der Eintragung (990) noch auf den Zeitpunkt der Einigung an. (991) Für die Eintragung selbst ist allerdings der Zeitfaktor von Bedeutung. Nach dem für die Eintragung geltenden Verfahren sollen Anträge, welche dasselbe Luftfahrzeug betreffen, in der Reihenfolge erledigt

(988) S.u.S. 208 f. Palandt-Hoche Anm.6; Soergel-Baur RdN.7 zu § 879; s.a. Abraham, Schiffshyp. S. 254; Westermann, S. 392.

(989) § 25 Abs. 1 LuftfzRG, § 10 Abs. 3 LuftfzRG.
Die Rangordnung der Registerpfandrechte entspricht im wesentlichen der Rangordnung von Grundstücks- und von Schiffshypotheken. Wegen Einzelheiten kann daher auf die §§ 879 ff BGB, 25 ff SchRG und die Kommentare zu diesen Bestimmungen verwiesen werden.

(990) Hierüber besteht Streit. Nach einer anderen Meinung soll es auf den Zeitpunkt der Eintragungen ankommen. So Wolff-Raiser, § 41 I 1; s.a. Soergel-Siebert, Anm. 7 zu 879; Schaps-Abraham Bd. I S. 482; Abraham, Schiffshyp. S. 253 und die dortigen Hinw. Palandt-Hoche, Anm. 3 zu § 879 vertreten eine Mittelmeinung, wonach es i.d.R. auf die räumliche Reihenfolge und nur, wenn diese nicht mit der zeitlichen Folge der Eintragungen übereinstimmt, auf die zeitliche Folge der Rechte ankommen soll.

(991) § 25 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG

werden, in der sie beim Registergericht eingehen. (992)
Um dies zu sichern, soll der Zeitpunkt, an dem der Antrag
beim Registergericht eingeht, auf dem Antrag selbst genau
vermerkt werden. (993) Hiernach werden in aller Regel früher
beantragte Registerpfandrechte den Vorrang, gleichzeitig
beantragte gleichen Rang erhalten.

Diese Ordnungsvorschriften ändern indes nichts daran, daß
der Rang eines Registerpfandrechts durch die Eintragung
begründet wird. Das Pfandrechtsregister wird durch einen
entgegen diesen Vorschriften vorgenommenen Eintrag nicht un-
richtig, so daß der Benachteiligte keinen Berichtigungsan-
spruch nach § 18 LuftfzRG hat. Wie im Grundstücks- und
Schiffshypothekenrecht scheidet auch ein Bereicherungsan-
spruch aus. (994) Diese Ansprüche können aber neben einem
Berichtigungsanspruch nach § 18 LuftfzRG gegeben sein, wenn -
was zulässig ist (995) - Eigentümer und Gläubiger eine andere
Rangordnung vereinbaren und diese im Pfandrechtsregister
unrichtig eingetragen wird. (996)

b. Der Rang eines Registerpfandrechts bleibt grundsätzlich
bis zu seinem Erlöschen erhalten. (997) Dies gilt
auch, wenn das Registerpfandrecht zu Unrecht im Pfandrechts-

(992) § 49 Abs. 1 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG

(993) s.u.S. 233

(994) Wegen der hier bestehenden Streitfragen sei auf das
Schrifttum zum BGB und SchRG verwiesen; vgl. Abraham,
Schiffshyp. S. 253; Schaps-Abraham Bd. I S. 482;
s.a. BGHZ 21, 98 = JZ 1956 S. 277; Westermann JZ 1956
S. 656; Palandt-Hoche Anm. 3 zu § 879 oben N. 984.

(995) § 25 Abs. 2 LuftfzRG, § 49 Abs. 3 SchRO i.V.m.
§ 86 Abs. 1 LuftfzRG

(996) Die andere Rangordnung bedarf der Einigung und der
Eintragung im Pfandrechtsregister, § 25 Abs. 2 Luftfz-
RG. Die Vereinbarung einer bestimmten Rangstelle ist
Teil der Einigung über das Registerpfandrecht. u.U.
könnte daher eine entgegen der Vereinbarung vorgenom-
mene Eintragung unwirksam sein. Wegen des Bereicherungs-
anspruchs sei wiederum auf das Schrifttum zum BGB ver-
wiesen.

(997) zur vertraglichen Rangänderung s.u. III

register gelöscht wird. (998)

Ein Registerpfandrecht verliert seinen Rang jedoch dann, wenn der Eigentümer des Luftfahrzeugs nach § 107 Abs. 1 LuftfzRG verpflichtet ist, einem Pfandgläubiger ein vorrangiges Registerpfandrecht an seinem Luftfahrzeug zu bestellen. Die Kollision eines nach § 107 Abs. 1 LuftfzRG bestellten mit einem normalen Registerpfandrecht wird indes nicht sehr häufig sein. (999) Von grösserer Bedeutung und deshalb eine erhebliche Gefahr für die Sicherheit und den Rang von Registerpfandrechten sind die nach ausländischem Recht an deutschen Luftfahrzeugen begründeten und nach Art. IV des Genfer Pfandrechtsabkommens anzuerkennenden Privilegien. (0) Diese Rechte haben Vorrang vor allen anderen Rechten am Luftfahrzeug, unabhängig davon, ob für sie ein Schutzvermerk nach § 77 LuftfzRG eingetragen ist und unabhängig vom guten Glauben des Gläubigers eines Registerpfandrechts. (1) Zahl und Höhe der privilegierten Forderung sind nicht begrenzt, so daß ein an sich ranggünstiges Registerpfandrecht u.U. in eine aussichtslose Rangstelle geraten kann. Mit dem Erlöschen der Privilegien oder dem Zeitpunkt, von dem an sie nicht mehr anzuerkennen sind, rückt das reguläre Registerpfandrecht wieder auf seine alte Rangstelle zurück. (2)

(998) Schaps-Abraham Bd. I S. 482; Baur, S. 135. Hier könnte gutgläubiger Erwerb den Rang jedoch vereiteln.

(999) S.o.S. 196 ff.

(0) S.o.S. 190 ff; inwieweit Lfze., die in der Lfz-rolle eingetragen sind, mit derartigen Privilegien belastet worden sind, läßt sich nicht feststellen. Im Pfandrechtsregister waren jedenfalls noch keine Schutzvermerke zu verzeichnen. Da bislang auch nur wenige Vollstreckungen in Lfze. aufgrund von Registerpfandrechten durchgeführt wurden und andere Vollstreckungen in belastete Lfze. nicht stattgefunden haben, ist die Gefährdung eingetragener Rechte durch Privilegien noch nicht akut geworden.

(1) Zum Vorrang der Privilegien oben S. 190 ff.

(2) Zum Verhältnis zwischen einem Registerpfandrecht am Lfz. und dem Registerpfandrecht an einem Miteigentumsanteil vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 483. Wegen des Rangverhältnisses bei Erweiterungen s.o.S. 180; Erman-Honke Einl. § 1204 Anh. 14; Westermann, S. 588.

III. Vertragliche Änderungen des Rangverhältnisses.

Das Rangverhältnis zwischen zwei Registerpfandrechten kann nachträglich geändert werden, indem zwei Gläubiger von Registerpfandrechten an demselben Luftfahrzeug den Rang ihrer Rechte tauschen. (3) Dasselbe Ergebnis, Tausch der Rangstellen, kann auch im Hinblick auf erst zukünftige Registerpfandrechte vereinbart und durch einen Rangvorbehalt (4) registermäßig gesichert werden.

1. Die Rangänderung.

a. Wenn ein Gläubiger mit seinem Recht gegenüber einem anderen Registerpfandrecht vorrücken soll, bedarf es wie bei der Bestellung eines Registerpfandrechts der Einigung und der Eintragung im Pfandrechtsregister. Es kann sich dabei sowohl um bereits bestehende Registerpfandrechte als auch um den Fall handeln, daß ein bereits eingetragenes Registerpfandrecht hinter ein neu einzutragendes zurücktreten soll. (5) Die Rangänderung kann auch in der Weise vereinbart werden, daß die beteiligten Registerpfandrechte gleichen Rang erhalten sollen. (6)

Die Einigung ist zwischen den beteiligten Gläubigern herbeizuführen. (7) Der Eigentümer des Luftfahrzeugs braucht dagegen seine Zustimmung nicht zu erteilen, weil seine Rechte durch den Rangtausch nicht berührt werden. (8) Auch die Gläubiger, deren Registerpfandrechte den Rang zwischen den beiden am Rangwechsel beteiligten Rechten haben, brauchen nicht gefragt zu werden, denn ihre Rechte werden durch die

(3) § 26 LuftfzRG (4) § 27 LuftfzRG

(5) § 26 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG

(6) Abraham, Schiffshyp. S. 253; Heinerici-Gilgan, S. 259; Palandt-Hoche Anm. 1; Soergel-Baur RdN.1 zu § 880. Dies ist jedoch nur dann zulässig, wenn Zwischenrechte nicht beeinträchtigt werden.

(7) § 26 Abs. 2 LuftfzRG. Für die Einigung gilt § 5 Abs. 2 und 3 sinngemäß.

(8) vgl. amtl. Begr. S. 24 wegen der hierin liegenden Änderung gegenüber dem SchRG.

Rangänderung ebenfalls nicht berührt. (9) Unter Umständen ist indes die Zustimmung eines Dritten erforderlich, wenn nämlich das zurücktretende Registerpfandrecht zu seinen Gunsten belastet ist. (10)

Die Rangänderung ist jedenfalls bei dem zurücktretenden Registerpfandrecht zu vermerken, weil evtl. Erwerber dieses Rechts über seine wahre (schlechtere) Rangstelle nicht getäuscht werden sollen. Streitig ist, ob die Rangänderung daneben auch bei dem vortretenden Registerpfandrecht zu vermerken ist. Die Nichteintragung der Rangänderung auch bei dem vortretenden Recht macht die Rangänderung nicht unwirksam, denn schützenswerte Belange Dritter werden nicht berührt. (11)

b. Die Rangänderung hat dingliche Wirkung. Das vorstrebende Recht erhält also unmittelbar den Rang des zurücktretenden. Diese Stellung behält das vortretende Registerpfandrecht auch dann, wenn das zurücktretende Recht - aus welchen Gründen auch immer - erlischt. (12) Weil aber Zwischenrechte durch die Rangänderung weder Vorteile noch Nachteile haben sollen, (13) hat umgekehrt das Erlöschen des vortretenden Registerpfandrechts zur Folge, daß das zurücktretende Registerpfandrecht wieder in seine frühere Rangstelle eintritt. (14) Die Rangänderung wird - wie im Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht (15) - hinfällig, wenn eines der beteiligten Registerpfandrechte nicht wirksam entstanden ist.

-
- (9) § 26 Abs. 5 LuftfzRG (10) § 26 Abs. 3 LuftfzRG
(11) Abraham, Schiffshyp. S. 254; Schaps-Abraham Bd. I S. 485; Heinerici-Gilgan, S. 260 f; Palandt-Hoche Anm. 3 b; Soergel-Baur RdN. 5 zu § 880; Westermann, S. 397; Baur, S. 138.
(12) § 26 Abs. 4 LuftfzRG; im Gegensatz zum BGB und SchRG stellt das LuftfzRG nicht allein auf das Erlöschen durch rechtsgeschäftliche Aufhebung ab. Dies hängt damit zusammen, daß das LuftfzRG weder Eigentümerpfandrecht noch Stellenoffenhaltung kennt; vgl. aml. Begr. S. 24.
(13) § 26 Abs. 5 LuftfzRG.
(14) Abraham aaO.; Schaps-Abraham aaO.; Palandt-Hoche Anm. 5 b; Soergel-Baur RdN. 10 zu § 880; Westermann, S. 398.
(15) Abraham aaO.; Schaps-Abraham aaO.; Palandt-Hoche aaO.; Prause Anm. zu § 26 SchRG; s. a. Soergel-Baur RdN. 1 zu § 880.

Die Wirkung des Rangtausches (16) nach § 26 LuftfzRG sind indes eingeschränkt, soweit Zwischenrechte vorhanden sind. Ihre Rechtsstellung, insbesondere ihr Rang darf durch die Rangänderung nicht beeinträchtigt werden. Diese Bestimmung hat zur Folge, daß ein wirksamer Rangtausch mit absoluter Wirkung nur insoweit eintreten kann, als das vorstehende Recht keinen höheren Betrag sichert (17) als das zurücktretende. Weist das vortretende Registerpfandrecht einen höheren Betrag auf, so hat die Rangänderung nur zwischen den beteiligten Gläubigern, also nur relative Wirkung. (18)

Zur rechtsgeschäftlichen Aufhebung der Rangänderung bedarf es wiederum der Einigung und der Eintragung gemäß § 26 LuftfzRG.

2. Der Rangvorbehalt.

a. Durch die Rangänderung kann der Eigentümer u.U. sein z. B. wegen einer Festkaufgeldforderung belastetes Luftfahrzeug schon vor der Tilgung dieses Rechts wieder unter günstigen Bedingungen zur Kreditsicherung verwenden. Da die Banken i.d.R. nur erstrangige Registerpfandrechte beleihen werden (19) kommt der Rangänderung erhebliche wirtschaftliche Bedeutung zu. Beabsichtigt der Eigentümer von vornherein, sein Luftfahrzeug nach einem ersten Registerpfandrecht nochmals zu belasten, so kann er sich bereits bei Bestellung eines Register-

-
- (16) Die Rechtsnatur der Rangänderung ist nicht ganz klar; z.T. wird sie als Inhaltsänderung angesehen. Vgl. Palandt-Hoche Anm. 3 a zu § 880; Wolff-Raiser § 42 I.2; s.a. Heinerici-Gilgan, S. 259; Westermann, S. 397.
- (17) Bei Höchstbetragsregisterpfandrechten ist der Höchstbetrag maßgeblich. Der Rangtausch eines solchen Rechts mit einem gewöhnlichen Registerpfandrecht ist denkbar.
- (18) Vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 485; Palandt-Hoche Anm. 5 c zu § 880. S. ebda. zu dem umgekehrten Fall, daß das zurücktretende Recht eine höhere Forderung sichert. Prause Anm. zu § 26 SchRG; Soergel-Baur RdN. 10 zu § 880.
- (19) oder dürfen, z.B. Sparkassen. Zum Rangvorbehalt noch Westermann, S. 399 ff; Baur, S. 136 ff.

pfandrechts die Befugnis vorbehalten, ein anderes dem Umfang nach bestimmtes Recht mit dem Range vor dem jetzt begründeten eintragen zu lassen. (20). Auch diese Regelung dient dazu, die Kreditbeschaffung zu erleichtern, wobei aber wegen des Verhältnisses zu Zwischenrechten (21) Schwierigkeiten auftreten können, welche das Rechtsinstitut des Rangvorbehalts unpraktisch erscheinen lassen. (22).

b. Obwohl nicht ausdrücklich erwähnt, bedarf der Rangvorbehalt der Einigung zwischen dem Eigentümer und dem zurücktretenden Gläubiger sowie der Eintragung bei dem Registerpfandrecht, das zurücktreten soll. (23) Dabei muss das vorbehaltene Registerpfandrecht seinem Umfang nach bestimmt sein. (24)

Wie die Rangänderung kann auch der Rangvorbehalt in verschiedener Form vereinbart werden. Neben dem Vorbehalt für mehrere Registerpfandrechte, ist z.B. der Vorbehalt für ein gleichrangiges Recht zulässig. (25)

(20) § 27 Abs. 1 LuftfzRG. Die Bestimmung entspricht § 881 BGB und § 27 SchRG. Auf das Schrifttum zu diesen kann daher wegen der Einzelheiten verwiesen werden.

(21) s. § 27 Abs. 4 LuftfzRG und unten 4.d

(22) vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 255; Schaps-Abraham Bd. I S. 486. Die im Grundstücksrecht vorgezogene Möglichkeit, eine Eigentümergrundschild zu bestellen, scheidet ebenso wie im Schiffshypotheken-recht aus. Der Eigentümer könnte jedoch eine Vormerkung eintragen lassen.

(23) § 27 Abs. 2 LuftfzRG.

(24) § 27 Abs. 1 LuftfzRG. Vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 256; Schaps-Abraham Bd. I S. 486; Palandt-Hoche Anm. 3 zu § 881; Prause Anm. zu § 27 SchRG; Heinerici-Gilgan, S. 261 f; Westermann, S. 401; Soergel-Baur RdN. 7 zu § 881; Staudinger-Glaser RdN. 1 zu § 27 SchRG.

(25) Abraham, Schiffshyp. aaO., Schaps-Abraham aaO. s. ebda wegen weiterer Arten, insbesondere zum nachträglichen Rangvorbehalt. Der Rangvorbehalt kann auch zugunsten einer Vormerkung eingetragen werden. Im Unterschied zu § 881 BGB sprechen § 27 LuftfzRG und § 27 SchRG allerdings nicht von einem "Recht", das vorbehalten wird, sondern konkret von Registerpfandrecht und Schiffshypothek.

c. Die durch den Rangvorbehalt gesicherte Befugnis kann von dem jeweiligen Eigentümer des Luftfahrzeugs ausgeübt werden, sie geht im Falle der Veräußerung auf den Erwerber über. (26). Ist der Rangvorbehalt nur zugunsten einer bestimmten Person eingetragen, so kann nur diese die vorbehaltene Befugnis ausüben. (27)

Der Rangvorbehalt kann nicht selbständig übertragen oder gepfändet werden. (28) Er wird durch Bestellung eines Registerpfandrechts (29) ausgeübt, was auch dadurch geschehen kann, daß der Eigentümer bis zur Höhe des vorbehaltenen Betrages stufenweise mehrere Registerpfandrechte eintragen läßt. (30) Der Rangvorbehalt kann - bis zu seiner rechtsgeschäftlichen Aufhebung (31) - mehrfach ausgeübt werden in der Weise, daß anstelle eines erloschenen vorgetretenen Registerpfandrechts bis zur Höhe des vorbehaltenen Betrages ein neues Recht eingetragen wird. (32) Solange aber das Luftfahrzeug mit einem Registerpfandrecht belastet ist, das im Wege der Zwangsvollstreckung oder Arrestvollziehung eingetragen wurde, kann der Rangvorbehalt wegen § 7 LuftfzRG nicht ausgeübt werden. (33)

(26) § 27 Abs. 3 LuftfzRG.

(27) Abraham, Schiffshyp. S. 255; Schaps-Abraham Bd. I S. 486; Soergel-Baur RdN. 2 zu § 881.

(28) Schaps-Abraham aaO.; Palandt-Hoche Anm. 16; Soergel-Baur RdN. 2 zu § 881; Staudinger-Glaser RdN. 3 zu § 27 SchRG; Westermann, S. 402.

(29) Hierzu ist neben der Eintragung nur die Einigung zwischen Eigentümer und Gläubiger erforderlich. Weder der Gläubiger des mit dem Vorbehalt belasteten Registerpfandrechts noch etwaige Zwischenberechtigte müssen ihre Zustimmung erteilen. Zu den Erfordernissen der Eintragung vgl. Palandt-Hoche Anm. 3 b zu § 881, insbesondere ist beim vortretenden Recht zu vermerken, daß es aufgrund des Rangvorbehalts eingetragen wurde.

(30) Palandt-Hoche Anm. 3 e zu § 881; Prause Anm. zu § 27 SchRG Staudinger-Glaser aaO.; Soergel-Baur RdN. 9 zu § 881.

(31) Die Aufhebung muß in der Form der Inhaltsänderung nach § 54 LuftfzRG geschehen, da es sich beim Rangvorbehalt nicht um ein selbständiges Recht handelt.

d. Wie die Rangänderung hat der Rangvorbehalt nicht nur obligatorische, sondern dingliche Wirkung. (34) Das aufgrund der vorbehaltenen Befugnisse bestellte Registerpfandrecht erhält mit seiner Eintragung den Vorrang vor dem früher eingetragenen mit dem Rangvorbehalt belasteten Recht. (35) Diese Rangregelung hat gem. § 27 Abs. 4 LuftfzRG jedoch keine absolute Wirkung gegenüber Zwischenrechten. Der Eigentümer ist nicht gehindert, ohne Rücksicht auf den Vorbehalt und vor Ausübung desselben weitere Registerpfandrechte zu bestellen; es können vor diesem Zeitpunkt auch Zwangsregisterpfandrechte eingetragen werden. Diese Zwischenbelastungen (36) dürfen durch den Rangvorbehalt nicht beeinträchtigt werden. Sie brauchen sich nur Rechte in Höhe des bestehenden mit dem Vorrang belasteten Registerpfandrechts im Range vorgehen zu lassen. Andererseits soll dem belasteten Registerpfandrecht nur soviel an Belastungen vorgehen, wie in dem Vorbehalt bestimmt ist. (37) Diese Frage wird vom LuftfzRG - entsprechend § 27 SchRG und § 881 BGB - so gelöst, daß der Rangvorbehalt wirkungslos ist, soweit das mit dem Vorbehalt belastete Registerpfandrecht infolge der Zwischenbelastung eine über den Vorbehalt hinausgehende Beeinträchtigung erleiden würde. (38)

(32) Abraham aaO.; Schaps-Abraham aaO.; Prause, Anm. zu § 27 SchRG.

(33) S.o.S. 73 f.

(34) Die Rechtsnatur des Rangvorbehalts ist ebenfalls str.. Vgl. Abraham aaO.; Palandt-Hoche Anm.1, 7; Soergel-Baur RdN. 1 zu § 881; Westermann, S. 400; Baur, S. 136.

(35) Später eingetragene Registerpfandrechte rangieren nach dem vorbehaltenen und dem mit dem Vorbehalt belasteten Recht; vgl. Abraham, Schiffshyp. aaO.

(36) Soweit sie nicht ebenfalls mit einem Rangvorbehalt versehen sind; vgl. § 27 Abs. 4 LuftfzRG

(37) Hierin besteht ein Unterschied zu § 26 Abs. 5 LuftfzRG

(38) § 27 Abs. 4 LuftfzRG

Diese Lösung bringt bei der Versteigerung des Luftfahrzeugs je nach der Höhe des Erlöses wechselnde Ergebnisse für die Gläubiger der beteiligten Registerpfandrechte mit sich, (39) die den Rangvorbehalt im Falle von Zwischenbelastungen zu einer unsicheren, wenig praktischen und daher - im Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht - selten benutzten Einrichtung machen. (40)

-
- (39) Vgl. die Beispiele bei Schaps-Abraham Bd. I S. 486 f;
Palandt-Hoche Anm. 6 zu § 881; Heinerici-Gilgan, S. 262 f
Soergel-Baur RdN. 13 zu § 881 m. Nachw.
- (40) Vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 256; Schaps-Abraham aaO.;
Palandt-Hoche Anm. 1 zu § 881; s.a. Westermann, S. 400;
Baur, S. 136.

§ 10 Vormerkung, Widersprüche und Verfügungsbeschränkungen.

I. Die Vormerkung.

1. Zweck und Bedeutung der Vormerkung.

a. Liegt bei der Begründung, der Änderung und der Aufhebung von Rechten an Luftfahrzeugen zwischen dem Abschluss des Verpflichtungsgeschäfts und der Ausführung des dinglichen Rechtsgeschäfts ein längerer Zeitraum, so kann der schuldrechtliche Anspruch auf Herbeiführung der dinglichen Rechtsänderung unter Umständen zunichte gemacht oder wesentlich erschwert werden, wenn weder ist der Eigentümer an einer vertragswidrigen Verfügung über das Luftfahrzeug oder über ein Recht an einem Luftfahrzeug gehindert, noch haben schuldrechtliche Ansprüche irgendeinen Einfluss auf Verfügungen über das Luftfahrzeug im Wege der Zwangsvollstreckung.

Hat sich der Gläubiger einer gegen den Eigentümer des Luftfahrzeugs gerichteten Geldforderung die Bestellung eines Registerpfandrechts zusichern lassen, so läuft er Gefahr, daß der Eigentümer das Luftfahrzeug zugunsten eines anderen Gläubigers mit einem Registerpfandrecht belastet, bevor sein eigener Anspruch erfüllt worden ist. (41)

Der Anspruch des Forderungsgläubigers auf Bestellung eines Registerpfandrechts kann dadurch zunichte gemacht werden, daß der Eigentümer das Luftfahrzeug veräußert oder daß das Luftfahrzeug im Wege der Zwangsvollstreckung versteigert wird.

Wie das BGB und das SchRG enthält das LuftfzRG daher auch Vorschriften zum Schutze dieser Ansprüche. (42)

(41) Auch ohne irgendein vertragswidriges Verhalten des Eigentümers kann dem Forderungsgläubiger ein Nachteil dadurch erwachsen, daß ein Zwangsregisterpfandrecht auf dem Luftfahrzeug eingetragen wird. Solange dies besteht, kann ihm nach § 7 LuftfzRG kein Registerpfandrecht bestellt werden. Hiergegen kann der Gläubiger nicht geschützt werden.

(42) vgl. §§ 883 ff BGB, §§ 10 ff SchRG, die weitgehend den §§ 10 ff LuftfzRG entsprechen. Es sei daher wiederum auf die einschlägige Literatur zu BGB und SchRG verwiesen; s. insbes. Baur, S. 158 ff; Westermann, S. 403 ff.

Das LuftfzRG regelt das Registerpfandrecht, nicht dagegen andere dingliche Rechte am Luftfahrzeug. Dementsprechend bezieht sich auch der Schutz durch die Vormerkung nur auf das Registerpfandrecht. Die Vormerkung kann daher nur zur Sicherung eines Anspruchs auf Bestellung, Inhalts- und Rangänderung oder auf Aufhebung eines Registerpfandrechts bzw. eines Rechts an diesem eingetragen werden. Es spielt dabei keine Rolle, ob der Anspruch bereits besteht oder nicht, denn eine Vormerkung kann auch zur Sicherung zukünftiger oder bedingter Ansprüche eingetragen werden. (43) Andere als die in § 10 LuftfzRG genannten, allein auf das Registerpfandrecht bezüglichen Ansprüche können jedoch nicht durch Vormerkung gesichert werden. Es kommen also insbesondere Ansprüche auf Eigentumsverschaffung an dem Luftfahrzeug oder auf Eintragung privilegierter Forderungen (44) nicht in Betracht. Letzteres auch aus dem Grunde nicht, weil nur solche Rechtsänderungen durch eine Vormerkung gesichert werden können, die selbst eintragungsfähig sind.

Auf welchem Rechtsgrund der zu sichernde Anspruch beruht, ist unerheblich. Ein schuldrechtlicher Anspruch auf dingliche Rechtsänderung hinsichtlich eines Registerpfandrechts kann auf Vertrag oder einer einseitigen Verfügung (Vermächtnis) beruhen, kann sich aber auch aus Bereicherung und anderen Rechtsgründen ergeben. (45) Er muss demjenigen zustehen, zu dessen Gunsten die Vormerkung eingetragen wird.

b. In der Praxis wird die Vormerkung zur Sicherung des Anspruchs auf Bestellung oder Rang- oder Inhaltsänderung eines Registerpfandrechts keine grosse Rolle spielen. (47)

(43) § 10 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG.

(44) Für Rechte aus Bergung und Erhaltungsmaßnahmen, die nach ausländischem Recht begründet sind, kommt nur der Schutzvermerk nach § 77 LuftfzRG in Betracht. S.o.S. 194 ff.

(45) Z.B. aus Gesetz, vgl. § 107 LuftfzRG.

(47) Tatsächlich sind solche Vormerkungen m.W. in Braunschweig nicht eingetragen.

Regelmässig wird der Gläubiger, dem die Bestellung eines Registerpfandrechts zugesichert ist, auf den baldigen Abschluß des dinglichen Rechtsgeschäfts und die Eintragung des Registerpfandrechts dringen. Ist eine Bank Gläubigerin, so wird sie überhaupt die Bestellung des Registerpfandrechts bereits vor Auszahlung des Darlehensvaluta verlangen.

Eine Vormerkung zur Sicherung des Anspruchs auf Löschung eines Registerpfandrechts ist vom LuftfzRG nicht ausdrücklich vorgesehen. (49) Sie ist auch nach § 10 LuftfzRG nicht zulässig, weil dem Eigentümer als dem Schuldner des Lösungsanspruchs das^{zu} Löschende Recht nicht zusteht und mangels eines Eigentümerpfandrechts oder einer "Stellenoffenhaltung" gar nicht zustehen kann. (48) Das Registerpfandrecht erlischt vielmehr ersatzlos, und nachfolgende Rechte rücken im Range auf. Damit wird das Pfandrechtsregister unrichtig. Aus diesem Grunde besteht kein Bedürfnis für eine Lösungsvormerkung. Eigentümer, Schuldner und nachstehend Berechtigte können einfacher gemäß § 18 LuftfzRG die Berichtigung des Registers verlangen. Die Möglichkeit allein, daß ein Gutgläubiger das erloschene oder nicht zur Entstehung gelangte Registerpfandrecht erwirbt, hätte die Einführung der Lösungsvormerkung in das LuftfzRG nicht gerechtfertigt. (49 a)

2. Die Voraussetzungen für die Eintragung.

Ein Anspruch auf dingliche Rechtsänderung in Bezug auf ein Registerpfandrecht wird dadurch gesichert, daß eine Vormerkung im Pfandrechtsregister eingetragen wird. (50)

Anders als die Rechtsänderung selbst erfordert die Vormerkung nicht die Einigung zwischen Gläubiger und Eigentümer, sondern nur die Bewilligung des Luftfahrzeugeigners oder desjenigen, dessen Recht von der Vormerkung betroffen wird. (51) - Die

(48) Zum Pfandrecht des Eigentümers s.o.S. 154 ff.

(49) Vgl. § 1179 BGB, § 58 SchRG.

(49a) Im Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht soll die Lösungsvormerkung ja vor allem dem Berechtigten das Auf-
rücken sichern. Zum gutgläubigen Erwerb s.o.S. 67 und
unten S. 243 ff.

(50) Zur Eintragung s. §§ 23, 29 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1
LuftfzRG, § 6 Abs. 2 Allg.Vfg.; s.a. § 11 Abs. 2 Luft-
fzRG; Heinerici-Gilgan, S. 245.

Vormerkung kann aber auch aufgrund einer einstweiligen Verfügung eingetragen werden, für die die Vorschriften der ZPO gelten, die aber insofern leichter erlangt werden kann, als die Gefährdung des zu sichernden Anspruchs nicht glaubhaft gemacht zu werden braucht. (52)

Durch die einstweilige Verfügung wird die Bewilligung des Eigentümers ersetzt. Dies kann auch nach § 895 ZPO geschehen. In beiden Fällen bedarf es zur Eintragung der Vormerkung lediglich der Vorlage der jeweiligen Gerichtsentcheidung und des Antrags des Gläubigers. (54)

3. Die Wirkung der Vormerkung.

a. Die Vormerkung hat nicht die Wirkung, daß die gesicherten Ansprüche mit der Eintragung bereits zu dinglichen Rechten am Luftfahrzeug werden. An der Natur dieser Ansprüche ändert sich vielmehr bis zu der späteren dinglichen Rechtsänderung gar nichts. Die Wirkungen der Vormerkung richten sich ganz nach Sinn und Zweck dieses Rechtsinstituts. Sie äussern sich daher nur dann, wenn die vorgemerkten Ansprüche tatsächlich durch dingliche Rechtsänderung verwirklicht werden. Das LuftfzRG unterscheidet vor allem zwei Wirkungen der Vormerkung:

Die Vormerkung hat rangsichernde Funktionen. Wird das Recht begründet, auf dessen Einräumung sich der schuldrechtliche Anspruch richtet, so erhält es nicht den Rang, den es entsprechend seiner Eintragung im Pfandrechtsregister erhalten würde (55), sondern die Rangstelle der Vormerkung. (56) Richtet sich der schuldrechtliche Anspruch auf Bestellung eines Registerpfandrechts oder eines Rechts an einem Registerpfand-

-
- (51) § 11 Abs. 1 LuftfzRG. Abweichend von der formellen Bewilligung im Eintragungsverfahren (dazu unten S. 230) wird man hier materielle Wirkung annehmen müssen. Vgl. Palandt-Hoche Anm. 3 a; Soergel-Baur RdN.4 zu § 885; Baur, S. 163.
- (52) § 11 Abs. 1 LuftfzRG; s.a. §§ 935 ff ZPO. I.d.R. wird die einstweilige Verfügung von dem Prozeßgericht zu erwirken sein; nach § 99 Abs. 3 LuftfzRG kann sie aber auch vom Amtsgericht Braunschweig erlassen werden.
- { 54) des jeweiligen Anspruchs.
- { 55) S. § 25 LuftfzRG und oben S. 199 ff; vgl. im Einzelnen Heinerici-Gilgan, S. 247 f.

recht, so ist er bereits durch diese Rangregelung gesichert, dem Eintragungen, welche nach der Vormerkung aber noch vor dem Registerpfandrecht oder dem Recht an einem Registerpfandrecht vorgenommen werden, beeinträchtigen das vorgemerkte Recht nicht.

Die Vormerkung bewirkt daneben eine relative Veräußerungssperre. Jede Verfügung des Eigentümers über das Luftfahrzeug und jede Verfügung, die im Wege der Zwangsvollstreckung, der Arrestvollziehung oder durch den Konkursverwalter im Hinblick auf das Luftfahrzeug vorgenommen wird, bzw. jede Verfügung des Berechtigten über das Registerpfandrecht ist gegenüber dem Gläubiger des vorgemerkten Anspruchs insoweit unwirksam, als sie den durch die Vormerkung gesicherten Anspruch vereiteln oder beeinträchtigen würde. (57)

Die entgegen der Vormerkung vorgenommene Verfügung ist nicht absolut unwirksam; § 10 Abs. 2 LuftfzRG bewirkt lediglich die relative Unwirksamkeit im Verhältnis zu dem durch die Vormerkung gesicherten Gläubiger. (58) Dritten gegenüber sind vormerkungswidrige Verfügungen ohne weiteres wirksam. Daher wird das Pfandrechtsregister durch die Vormerkung nicht etwa gesperrt. Rechtsänderungen aufgrund einer vormerkungswidrigen Verfügung werden also im Pfandrechtsregister trotz der Vormerkung eingetragen. Ihre relative Unwirksamkeit zeigt sich erst, wenn der durch Vormerkung gesicherte schuldrechtliche Anspruch durch Herbeiführung der dinglichen Rechtsänderung erfüllt werden soll. (59)

(56) § 10 Abs. 3 LuftfzRG.

(57) § 10 Abs. 2 LuftfzRG.

(58) Wie im Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht.

(59) Daneben bewirkt die Vormerkung auch noch, daß sich der Erbe des Verpflichteten nicht auf die Beschränkung seiner Haftung berufen kann : § 10 Abs. 4 LuftfzRG; vgl. §§ 1973 ff BGB, s. ferner § 24 KO. Dazu Heinerici-Gilgan S. 248; Schaps-Abraham Bd. I S. 470.

b. Danach ist die vormerkungswidrige Bestellung eines Registerpfandrechts nicht unwirksam, wenn sich der Anspruch des Vorgemerkten auf die Bestellung eines Registerpfandrechts richtet. Sie erhält indes nicht den ihr an sich nach der Eintragung zukommenden Rang und muss hinter das später bestellte Registerpfandrecht zurücktreten. Im Verhältnis zu dem Vorgemerkten ist dagegen die Veräußerung des Luftfahrzeugs unwirksam, wenn sich sein Anspruch auf Bestellung eines Registerpfandrechts richtet. Ferner tritt Unwirksamkeit beispielsweise ein, wenn der Gläubiger sich seinen Anspruch auf Rangänderung, Inhaltsänderung, Übertragung, Belastung oder Löschung eines Registerpfandrechts hat vormerken lassen und der Eigentümer des Luftfahrzeugs oder der Gläubiger des belasteten Registerpfandrechts vormerkungswidrig verfügen, z.B. wenn der Eigentümer zugunsten eines dritten Gläubigers den Inhalt eines Registerpfandrechts ändert oder wenn der Gläubiger eines Registerpfandrechts einem anderen Recht den Vorrang einräumt, sein Recht überträgt oder zugunsten eines Dritten belastet.

Diese vormerkungswidrigen Verfügungen werden indes zunächst eingetragen; sie können auch, wenn der vorgemerkte Anspruch nicht realisiert wird, endgültige und absolute Wirksamkeit erlangen. Mit der Feststellung, daß das vorgemerkte Recht den Rang der Vormerkung erhält und daß entgegenstehende Verfügungen ihm gegenüber unwirksam sind, ist dem Gläubiger jedoch nicht in allen Fällen gedient. An seinem schuldrechtlichen Anspruch gegenüber demjenigen, der die vormerkungswidrige Verfügung getroffen hat, seinem persönlichen Schuldner also, ändert sich nichts. Der Gläubiger kann diesen Anspruch auch klageweise geltend machen. Ein Berichtigungsanspruch nach § 18 LuftfzRG steht ihm aber nicht zu, denn das Pfandrechtsregister ist durch die vormerkungswidrige Verfügung nicht unrichtig geworden. Handelte es sich um den Anspruch auf Erwerb eines Registerpfandrechts oder eines Rechts an einem solchen, so müsste der Gläubiger, um seinen

Anspruch realisieren zu können, die Zustimmung des „Erwerbers einholen. (61) Dieser wird indes seine Zustimmung kaum erteilen wollen. Hier gewährt § 14 LuftfzRG (62) dem Gläubiger das Recht, unmittelbar von dem Erwerber des Registerpfandrechts oder des Rechts an einem Registerpfandrecht die Zustimmung zur „Eintragung oder Löschung zu verlangen, soweit sie zur Verwirklichung des vorgemerkten Anspruchs erforderlich ist.

c. Hierin beschränken sich die Wirkungen der Vormerkung. Durch die Vormerkung wird der schuldrechtliche Anspruch nicht zu einem dinglichen Recht. Er wird daher nicht nach § 51 LuftfzRG, sondern nach den Bestimmungen des BGB übertragen. Bei der Übertragung des Anspruchs wirkt der Schutz der Vormerkung aber auch zugunsten des „Erwerbers. Dagegen ist die Vormerkung als unselbständiges Recht nicht für sich allein übertragbar. Auf sie bezieht sich auch nicht der öffentliche Glaube des Pfandrechtsregisters. (63)

d. Die Wirkungen der Vormerkung enden mit der aufgrund der Bewilligung des Gläubiger erfolgenden Löschung der Vormerkung im Pfandrechtsregister sowie mit der Verwirklichung des vorgemerkten Anspruchs. Als gegenstandslos erlöschen die Wirkungen der Vormerkung auch mit dem Untergang des vorgemerkten Anspruchs und, wenn sich die Eintragung der Vormerkung auf eine einstweilige Verfügung stützt, mit deren Aufhebung durch eine vollstreckbare Entscheidung. (64) Die Wirkung der Vormerkung erlischt sodann mit dem Erlass eines Ausschlussurteils nach einem Aufgebotsverfahren, (65) welches insbeson-

(61) vgl. § 29 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG; s.a. Schaps-Abraham Bd. I S. 471; Prause, Anm. zu § 14 SchRG

(62) entsprechend § 14 SchRG und § 888 BGB. § 14 LuftfzRG betrifft aber im Gegensatz zu diesen Bestimmungen nur den Erwerb eines Registerpfandrechts und eines Rechts an einem solchen.

(63) das Wesen der Vormerkung ist bestr. Wegen der Einzelheiten sei auf die Literatur über die Vormerkung des Grundstücksrechts verwiesen. vgl. auch Heinerici-Gilgan, S. 245 ff

(64) § 22 LuftfzRG

(65) § 13 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG; wegen des Verfahrens vgl. § 13 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 LuftfzRG; s.a. Heinerici-Gilgan, S. 251 f; Schaps-Abraham, Bd. I S. 471; vgl. amtl. Begr. S. 24

dere der Eigentümer des Luftfahrzeugs und Gläubiger von Registerpfandrechten beantragen können. (66) Voraussetzung ist hierbei, daß der Gläubiger des vorge-merkten Anspruchs unbekannt ist. (67)

Steht dem vorgemerkten Anspruch eine Einrede entgegen, durch welche die Geltendmachung des Anspruchs dauernd ausgeschlossen ist, so kann der durch die Vormerkung Betroffene oder sein Rechtsnachfolger von dem Gläubiger des vorgemerkten Anspruchs die Beseitigung der Vormerkung verlangen. (68) (69)

II. Widersprüche, Schutzvermerke, Veräußerungsverbote.

Zur Sicherung schuldrechtlicher Ansprüche auf Bestellung, Inhaltsänderung, Rangänderung oder Aufhebung eines Registerpfandrechts bzw. eines Rechts an einem Registerpfandrecht sieht das LuftfzRG die Vormerkung nach §§ 10 ff LuftfzRG vor. Daneben bestehen aber auch andere schuldrechtliche und dingliche Rechte sowie Interessen besonderer Art, die gegen Verlust oder Beeinträchtigung durch Verfügungen des Luftfahrzeugeigners oder des Gläubigers eines Registerpfandrechts zu schützen sind. Das LuftfzRG enthält hierzu teilweise in Übereinstimmung mit BGB und SchRG, teilweise aber auch abweichend hiervon Vorschriften über Widersprüche, Schutzvermerke und Veräußerungsverbote. (70)

1. Der Widerspruch.

a. Ähnliche Voraussetzungen wie die Vormerkung (71) hat der Widerspruch gegen die Richtigkeit des Pfandrechtsregisters nach § 21 LuftfzRG. Dieser Widerspruch dient dem Schutz des

(66) § 13 Abs. 2 S. 2 LuftfzRG.

(67) S.a. §§ 66 f LuftfzRG, oben S. 155.

(68) § 12 LuftfzRG, s.a. § 58 LuftfzRG.

(69) Wegen eines Berichtigungsanspruchs bei unrichtiger, unwirksamer oder erloschener Vormerkung vgl. Palandt-Hoche Anm. 1 zu § 886; Soergel-Baur RdN. 1.

(70) S.a. Prause Anm. zu § 10 SchRG; Heinerici-Gilgan, S.245ff; 263 ff; Westermann, S. 416 ff; Baur, S. 142ff, 169 f.

(71) S.o.S. 211 ff.

Berichtigungsanspruchs nach § 18 LuftfzRG. Zu seiner Eintragung bedarf es entweder der Bewilligung des von der Berichtigung Betroffenen, d.h. regelmäßig des im Pfandrechtsregister fälschlich Eingetragenen, oder einer einstweiligen Verfügung. Auch diese kann mit der Erleichterung erwirkt werden, daß die Gefährdung des Anspruchs nicht glaubhaft gemacht zu werden braucht. (72) Hat das Registergericht eine Eintragung unter Verletzung gesetzlicher Vorschriften vorgenommen, so kann der Widerspruch auch von amtswegen eingetragen werden. (73) Die Wirkung des Widerspruchs nach § 21 LuftfzRG liegt hauptsächlich darin, daß der gute Glaube des Pfandrechtsregisters zerstört wird. (74)

Für seine Aufhebung gilt dasselbe wie bei der Vormerkung, (75) insbesondere verliert der Widerspruch seine Wirkung, wenn die einstweilige Verfügung, aufgrund deren er eingetragen wurde, durch eine vollstreckbare Entscheidung aufgehoben wird. (76)

b. Da das LuftfzRG den Eigentumserwerb an Luftfahrzeugen nicht regelt, fehlen auch Bestimmungen, die den Eigentumsverschaffungsanspruch schützen. Ist das Luftfahrzeug im Pfandrechtsregister eingetragen, das Register aber hinsichtlich des Eigentums unrichtig, so kann der wahre Eigentümer zugunsten seines Berichtigungsanspruchs nach § 18 LuftfzRG einen Widerspruch nach § 21 LuftfzRG eintragen lassen. Ist das

(72) § 21 Abs. 2 LuftfzRG; entsprechend § 21 SchRG und § 899 BGB

(73) § 56 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 2 LuftfzRG

(74) vgl. Heinerici-Gilgan, S. 256 f; Schaps-Abraham Bd. I S. 479; Palandt-Moche Anm. 4 zu § 899 BGB wegen weiterer Einzelheiten. s. auch § 23 Abs. 2 LuftfzRG, wonach ein Anspruch, der durch einen Widerspruch i.S. des § 21 LuftfzRG gesichert ist, nicht der Verjährung unterliegt.

(75) s.o.S. 27 f

(76) § 22 LuftfzRG; vgl. wegen der Einzelheiten insbes. Heinerici-Gilgan, S. 258 f; wegen des Amtswiderspruchs bei Eintragungen, die unter Verletzungen gesetzlicher Vorschriften vorgenommen worden sind, vgl. § 56 SchRO; dazu Heinerici-Gilgan, S. 254 ff.

Luftfahrzeug dagegen noch nicht im Pfandrechtsregister eingetragen, so kann zugunsten des wirklichen Eigentümers, um ihn gegen etwaige Verfügungen eines Nichteigentümers (77) zu schützen, im Register ein Widerspruch nach § 82 Abs. 2 LuftfzRG vermerkt werden. Dieser Widerspruch kann von amtswegen eingetragen werden, wenn ein anderer (78) vor der Eintragung des Luftfahrzeugs im Pfandrechtsregister dem Registergericht gegenüber Widerspruch gegen die Eintragung desjenigen erhebt, der in der Luftfahrzeugrolle als Eigentümer des Luftfahrzeugs eingetragen ist. Der Widersprechende muss dabei vortragen, daß er der wirkliche Eigentümer des Luftfahrzeugs sei. (79) Diese Regelung entspricht dem § 16 Abs. 4 SchRO. (80) In seinen Wirkungen unterscheidet sich dieser Widerspruch nicht von dem Widerspruch nach § 21 LuftfzRG, er zerstört also den öffentlichen Glauben des Pfandrechtsregisters hinsichtlich des Eigentums am Luftfahrzeug, wenn es sich um den Erwerb eines Registerpfandrechts handelt. (81) Da die Eintragung des Luftfahrzeugs im Pfandrechtsregister aufgrund der Eintragung in der Luftfahrzeugrolle erfolgt und regelmäßig voraussetzt, daß der Anmeldende sein Eigentum glaubhaft macht, (82) werden die Widersprüche nach § 82 Abs. 2 LuftfzRG keine erhebliche Rolle spielen. Ihre Eintragung, die im Ermessen des Registergerichts steht (83), wird daher nur selten erforderlich sein. (84) Auch der gleichfalls von amtswegen einzutragende Widerspruch nach § 82 Abs. 1 LuftfzRG entspricht in seinen Wirkungen dem Widerspruch nach § 21 LuftfzRG. Wie der Widerspruch nach Abs. 1 richtet er sich gegen die Eigentumseintragung, um den wahren Eigentümer des Luftfahrzeugs zu schützen. Dieser Wider-

(77) z. B. der fälschlich in der Luftfahrzeugrolle als Eigentümer vermerkte Vorbehaltskäufer eines Luftfahrzeugs.

(78) d.h. ein anderer als der in der Luftfahrzeugrolle vermerkte.

(79) § 82 Abs. 2 LuftfzRG

(80) s.a. amtl. Begr. S. 29

(81) § 16 Abs. 1 LuftfzRG

(82) vgl. § 80 Abs. 2 LuftfzRG; s.u.S. 232, 240

(83) vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 221.

(84) zu den Besonderheiten bei der Eintragung dieses Widerspruchs s.u.S. 232 ff, 240

spruch wird eingetragen, wenn das Luftfahrzeug von einer Person zur Eintragung angemeldet wird, die einen vollstreckbaren auf die Eintragung zielenden oder diese bedingenden Titel (85) in Händen hat oder zu deren Gunsten ein Schutzvermerk nach § 77 LuftfzRG einzutragen ist. In beiden Fällen bestehen für die Eintragung des Luftfahrzeugs im Pfandrechtsregister nicht die strengen Erfordernisse, die § 80 LuftfzRG für die Anmeldung des Luftfahrzeugs durch den Eigentümer aufstellt. Es ist daher dem Registergericht nicht in demselben Maße möglich, die wirkliche Rechtslage in Bezug auf das Eigentum an dem angemeldeten Luftfahrzeug zu überprüfen. Anders als nach Abs. 2 steht die Eintragung des Widerspruchs nach § 82 Abs. 1 LuftfzRG daher auch nicht im Ermessen des Registergerichts. (86)

Der Widerspruch ist in den beiden Fällen des § 82 LuftfzRG gegenstandslos, wenn die Eintragungen im Pfandrechtsregister mit der Rechtslage übereinstimmen. Der Widerspruch nach § 82 Abs. 1 LuftfzRG wird daher nicht eingetragen oder wieder gelöscht, wenn glaubhaft gemacht wird, daß das Luftfahrzeug im Eigentum des in der Luftfahrzeugrolle als Eigentümer Eingetragenen steht. (87) (88)

Eine ähnliche Interessenlage besteht indes auch bei dem Widerspruch nach Abs. 2, der hierüber keine Bestimmung trifft. Kommt das Registergericht zu der Überzeugung, daß die von dem anmeldenden Eigentümer gemachten Angaben richtig sind, wird es den Widerspruch gar nicht erst eintragen. Es wird den Widerspruch dagegen eintragen, wenn Zweifel an der Richtigkeit der Eintragung in der Luftfahrzeugrolle und den Angaben (89) des Anmeldenden bestehen. Das Registergericht kann indes grundsätzlich nicht strengere Voraussetzungen an den Ei-

(85) z.B. wenn in das Luftfahrzeug vollstreckt werden soll; vgl. § 171 c Abs. 1 ZVG

(86) Der Widerspruch nach § 82 Abs. 1 LuftfzRG wird auch dann eingetragen, wenn das Luftfahrtbundesamt das Registergericht um Berichtigung des Eigentümer-Eintrages ersucht (§ 90 Abs. 2 LuftfzRG).

(87) § 82 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG; vgl. amtl. Begr. S. 29

(88) In diesem Falle ist die Sachlage ähnlich wie bei der Anmeldung des Luftfahrzeugs durch den Eigentümer selbst vgl. § 80 Abs. 2 LuftfzRG

(89) Glaubhaftmachung des § 80 Abs. 2 LuftfzRG

gentumsnachweis stellen als in § 80 LuftfzRG vorgesehen ist. (90) Es wird den Widerspruch von amtswegen löschen, wenn seine Zweifel an der Richtigkeit der ihm gemachten Angaben behoben sind. (91)

2. Der Schutzvermerk.

Neben der Vormerkung und dem Widerspruch kennt das LuftfzRG noch den Schutzvermerk, der von amtswegen in das Pfandrechtsregister eingetragen wird. In seinen Wirkungen ähnelt er dem Widerspruch.

a. Nach § 28 SchRO (92) kann zur Sicherung von unerledigten Anträgen, die von einer temporisierenden Zwischenverfügung des Registergerichts betroffen sind, ein Schutzvermerk eingetragen werden. Im Unterschied zur Vormerkung wird hier also kein schuldrechtlicher Anspruch gesichert, sondern ein Recht, zu dessen Wirksamkeit es nur noch der Eintragung bedarf. (93).

b. Hiervon zu unterscheiden ist der Schutzvermerk nach § 77 LuftfzRG, der zugunsten privilegierter Gläubiger auf die Anmeldung ihrer Ansprüche hin eingetragen wird. (94) Auch er ist weder der Eintragung des Rechts selbst (95) noch der Vormerkung nach § 10 LuftfzRG gleichzusetzen (96), äussert aber ähnliche Wirkungen wie die Vormerkung. Wegen des absoluten Vorrangs und des Inhalts der Rechte nach §§ 75 ff LuftfzRG spielt diese Wirkung insbesondere bei Veräusserung des Luftfahrzeugs eine Rolle (97).

(90) S.u.S. 232 f. (91) S.u.S. 232 ff.

(92) i.V.m.§ 86 Abs.1 LuftfzRG.

(93) Vgl. Schaps-Abraham Bd.I S. 470 f; Heinerici-Gilgan, S. 253; Westermann, S. 416; vgl. im übrigen die Kommentare zu §§ 18, 76 GBO.

(94) § 89 Abs. 1 LuftfzRG.

(95) die hier gar nicht möglich ist.

(96) Vgl.amtl.Begr. S. 28 und oben S. 194 f. Zur Funktion des Schutzvermerks hinsichtlich der internationalen Anerkennung s.o.S. 195 f.

(97) Beide Fälle des Schutzvermerks sind als Vormerkungen eigener Art zu bezeichnen. Vgl. Palandt-Hoche Anm. 16 zu 883; s.a. Schaps-Abraham aaO.; Westermann, S. 416. Wegen der Einzelheiten sei auch hier auf Heinerici-Gilgan, S. 252 ff verwiesen.

4. Veräußerungsverbote.

Soweit ein schuldrechtlicher oder dinglicher Anspruch nicht durch Vormerkung, Widerspruch oder Schutzvermerk gesichert werden kann, ist seine Sicherung doch durch ein relatives Veräußerungsverbot i.S. der §§ 135 ff BGB möglich. (98) Hierzu bedarf es einer einstweiligen Verfügung, bei der das Gericht insbesondere die Verpfändung, Belastung oder Veräußerung eines eingetragenen Luftfahrzeugs verbieten kann.

Das Gericht kann das Amtsgericht Braunschweig als Registerbehörde um Eintragung des Veräußerungsverbot es ersuchen. (99) Das Verbot hindert dann wie der Widerspruch den gutgläubigen Erwerb. In seinen Wirkungen geht das Veräußerungsverbot über diejenigen der Vormerkung insofern hinaus, als es unter Umständen die Sperre des Pfandrechtsregisters bewirkt. (100) Im übrigen aber hat das Veräußerungsverbot nur die relative Unwirksamkeit entgegenstehender Verfügungen zur Folge.

Das LuftfzRG regelt das Veräußerungsverbot nicht ausdrücklich. Es bestimmt - wie das BGB und das SchRG - lediglich, daß der durch das Veräußerungsverbot Gesicherte von dem Erwerber des Registerpfandrechts oder des Rechts an einem solchen die gleiche Zustimmung zur Verwirklichung seines Anspruchs verlangen kann, wie ein durch Vormerkung gesicherter Gläubiger. (100) Ausserdem ist in § 16 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG festgelegt, daß das Veräußerungsverbot dem gutgläubigen Erwerber gegenüber nur dann wirksam ist, wenn es sich aus dem Pfandrechtsregister ergibt. (101)

(98) Auch Ansprüche, für die eine Vormerkung eingetragen werden könnte, können zusätzlich oder nachträglich durch ein Veräußerungsverbot gesichert werden; vgl. Palandt-Hoche Anm. 5; Soergel-Baur RdN. 7 f zu § 888; Schaps-Abraham Bd. I S. 471; Heinerici-Gilgan, S. 264; Westermann, S. 417; Baur, S. 169 f.

(99) § 938 Abs. 2 ZPO i.V.m. § 99 Abs. 1 LuftfzRG; s.a. § 941 ZPO. Die Wirkung d. Veräußerungsverbot s äussert sich bereits mit der Zustellung d. einstw. Vf g.; s.a. § 929 Abs. 2 ZPO.

(100) Vgl. § 5 Abs. 3 sowie §§ 51 ff LuftfzRG.

(101) § 14 Abs. 2 LuftfzRG; vgl. § 14 SchRG, § 888 BGB. Wegen weiterer Einzelheiten sei auf die Erläuterungen

§ 11 Das Register für Pfandrechte an Luftfahrzeugen.

I. Die Rechtsgrundlagen des Registers.

Das Genfer Pfandrechtsabkommen sieht die Registrierung der in Art. I genannten vier Arten von dinglichen Rechten an Luftfahrzeugen in einem öffentlichen Register vor. (102) Um dem Registerpfandrecht die Anerkennung in den Vertragsstaaten des Abkommens zu sichern, muß nach dem LuftfzRG auch das Registerpfandrecht in einem öffentlichen Register eingetragen werden.

Rechtsgrundlagen für das Register für Pfandrechte an Luftfahrzeugen sind neben den §§ 78 ff LuftfzRG und der nach § 86 Abs. 1 LuftfzRG mit einigen Ausnahmen anzuwendenden SchRO die Allgemeine Verfügung über die Führung des Registers für Pfandrechte an Luftfahrzeugen vom 31. März 1959 (103) mit ihren Verweisungen auf die Schiffsregisterverordnung (104) und eine Verfügung des niedersächsischen Ministers der Justiz vom 1. April 1959. (105) Heranzuziehen ist ferner eine Verfügung des Amtsgerichts Braunschweig vom 12. Juni 1959. (106)

II. Die Einrichtung des Registers.

1. Die Registerbehörde.

Abweichend von der Regelung des SchRG wird das Register für Pfandrechte an Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik zentral ge-

zu diesen Bestimmungen verwiesen. Wegen der dinglich wirkenden Verfügungsbeschränkungen bei Zwangsversteigerung, Konkurs, Vergleich, Nachlaßverwaltung usw. s. oben S. 93 ff und ausführlich Heinerici-Gilgan S. 263 ff.

(102) Art. I Abs. 1; zum Folgenden amtl. Begr. S. 21 f

(103) BAnz. Nr. 61 S. 1

(104) § 12 Allg.Vfg.

(105) AV des Nds.MdJ. in Nds.RPflg. 1959 S. 75 (AV-Nds.); vgl. § 16 der Allg.Vfg.

(106) Anordnung vom 12. Juni 1959 - E 382 -; s. zum Vorstehenden auch oben S. 14.

führt. Die Aufteilung nach dem jeweiligen Sitz des Luftfahrtunternehmens, dem Heimatflughafen und ähnlichen Merkmalen war wegen der erwarteten Seltenheit von Registereintragungen (107) nicht zweckmäßig. Wie das Grundbuch, das Schiffsregister, das Kabelbuch (108) wurde das Pfandrechtsregister (109) nicht einer Verwaltungsbehörde, sondern dem Amtsgericht anvertraut. Um eine möglichst enge Verbindung und die erforderliche Zusammenarbeit mit dem öffentlich-rechtlichen Register (der Luftfahrzeugrolle) zu gewährleisten, wurde als zentrale Registerbehörde das Amtsgericht in Braunschweig gewählt, in dessen Bezirk sich auch das Luftfahrtbundesamt befindet (§78 LuftfzRG). Das Bundesamt führt die Luftfahrzeugrolle. Die Eintragung in diese ist für die Begründung der Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs erforderlich und nach Inkrafttreten des LuftfzRG nunmehr auch Voraussetzung für die Belastung eines Luftfahrzeugs mit einem Pfandrecht.

Das Genfer Pfandrechtsabkommen fordert die öffentliche Registrierung der Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs sowie der auf diesem ruhenden dinglichen Lasten. Nach dem Abkommen brauchen die Rechtsam Luftfahrzeug jedoch nicht in demselben Register enthalten zu sein wie die öffentlich-rechtlichen Rechtsverhältnisse. (110) Der Gesetzgeber hat sich entgegen dem Vorbild des Schiffsregisters, welches sowohl öffentlich-rechtliche (z.B. Flaggenrecht) als auch privatrechtliche (z.B.

Schiffshypothek) Eintragungen aufnimmt, bei Luftfahrzeugen für getrennte Registerführung entschieden. (111) Hauptgrund hierfür war, daß die Luftfahrzeugrolle bereits eingeführt war und Aufgaben technischer Art wahrzunehmen hat, die einem Gericht nicht übertragen werden können. (112)

(107) s.o.S. 22 ff

(108) vgl. amtl. Begr. S. 22

(109) so im folgenden das Register für Pfandrechte an Luftfahrzeugen

(110) vgl. amtl. Begr. S. 23; Art. II Abs. 1 GABk. steht dem trotz des etwas mißverständlichen (deutschen) Wortlauts nicht entgegen.

(111) Entsprechend ist die Regelung im Grundstücksrecht, wo zwischen dem öffentlich-rechtlichen Kataster und dem Grundbuch zu unterscheiden ist.

So die technische Zulassung des Lfz.; vgl. die LuftVZO; Rehm, ZLR 1959 S. 364.

2. Die Gestaltung des Registers.

Das Pfandrechtsregister wird von einer Geschäftsstelle des Amtsgerichts in Braunschweig geführt, die dem Grundbuchamt angegliedert ist. (113)

Das Register wird in Einzelheften mit herausnehmbaren Einlegeblättern - also nicht in Bänden - geführt und zwar für Luftfahrzeuge und Ersatzteillager (114) gesondert. (115) Die Ausgestaltung der Registerblätter entspricht den Allgemeinen Verfügungen vom 31. März 1959 und 1. April 1959 (116), wobei verschiedene Neuerungen rein technischer Art eingeführt wurden. Die Registerblätter bestehen danach aus der Aufschrift und zwei Abteilungen. (117) In der ersten Abteilung sind jeweils die technischen Angaben zur Individualisierung des Pfandobjekts einzutragen. (118), in der zweiten Abteilung dagegen die Belastungen mit Registerpfandrechten bzw. die Erweiterung sowie die Vormerkungen, Schutzvermerke, Widersprüche us.w. (119)

Für jedes Luftfahrzeug und Ersatzteillager werden wie beim Grundbuch und Schiffsregister ein Handblatt und Handakten geführt, wobei sich letztere in einen Band für Registerakten und einen Sonderband für die Eintragungsunterlagen gliedern. (120) Sämtliche Vorgänge, welche das Pfandrechtsregister betreffen, werden in einem Allgemeinen Register vermerkt. (121) Daneben besteht eine weder im LuftfzRG noch in den beiden Allgemeinen Verfügungen vom 31. März bzw. 1. April 1959 vorgesehene Widerspruchsliste. (122)

(113) Geschäftsstelle 42 bzw. 37 des Amtsgerichts

(114) § 1 Allg. Vfg.; s.a. amtl. Begr. S. 29 zu § 84

(115) Ziff. I Abs. 1 der AV-Nds.

(116) s.o.N. 103 und 105

(117) §§ 2, 7 Allg.Vfg.; dem Entwurf der Allg. Vfg. lag ein Formularentwurf für die Registerblätter bei, der im BAnz. jedoch nicht mit abgedruckt wurde. Für die technische Ausgestaltung der Blätter hatte sich der Niedersächsische Minister der Justiz Anweisungen vorbehalten; Ziff. I Abs. 2 der AV-Nds.

(118) bis (122) unten auf Seite 242.

Die Einsicht in das Pfandrechtsregister ist jedermann gestattet, jeder kann auch verlangen, daß ihm - ggf. auch beglaubigte - Abschriften der Eintragungen erteilt werden. (123) Über § 8 SchRG hinausgehend kann jeder Einsicht in Urkunden (entsprechend auch Abschriften) verlangen, auf die in der Eintragungsbewilligung Bezug genommen ist, ohne daß ein berechtigtes Interesse nachgewiesen werden müsste. Hiermit entspricht das LuftfzRG dem Verlangen des Art. III Abs. 2 und 3 des Genfer Pfandrechtsabkommens. Soweit es sich jedoch um die Einsicht und Abschriften hinsichtlich der Registerakten und unerledigter Anträge handelt, ist ein berechtigtes Interesse nachzuweisen. (124)

3. Pfandrechtsregister und Luftfahrzeugrolle.

Das Pfandrechtsregister dient privatrechtlichen Zwecken; es soll dingliche Belastungen an Luftfahrzeugen verlaublich machen. Die Luftfahrzeugrolle (125) dient dagegen öffentlich-rechtlichen Zwecken. Beide "Register" sind öffentlich i.S. des Genfer Pfandrechtsabkommens, haben jedoch einen gänzlich verschiedenen Inhalt und unterschiedliche Wirkungen. Insbesondere kommt der Luftfahrzeugrolle keine Gutgläubenswirkung wie dem Pfandrechtsregister zu.

Das LuftfzRG stellt zwischen Pfandrechtsregister und Luftfahrzeugrolle einen Zusammenhang her. (126) Ein Luftfahrzeug kann nur dann mit einem Registerpfandrecht belastet werden, wenn es in der Luftfahrzeugrolle eingetragen ist. (§§ 1, 79 LuftfzRG) Durch die §§ 80 Abs. 2 und 86 Abs. 2 LuftfzRG wird

(123) § 85 LuftfzRG

(124) § 85 Abs. 3 LuftfzRG; Wendt, MDR 1963 S. 448 vergleicht das Pfandrechtsregister daher mit dem Handelsregister.

(125) §§ 2 f LVG

(126) vgl. hierzu BAnz. Nr. 141/59 (ZLR 1959 S. 377) und die Kommentierung von Rehm in ZLR 1959 S. 364; s.a. die §§ 14 bis 18 LuftVZO.

die Übereinstimmung der Eintragungen in Luftfahrzeugrolle und Pfandrechtsregister hinsichtlich der technischen Daten des Luftfahrzeugs herbeigeführt. Nach denselben Bestimmungen wird auch gesichert, daß die Eintragungen hinsichtlich des Eigentums in beiden Registern übereinstimmen : Der Eigentümer muss bei Eintragung des Luftfahrzeugs in dem Pfandrechtsregister sein Eigentum glaubhaft machen, was durch Vorlage eines entsprechenden Auszugs aus der Luftfahrzeugrolle geschehen kann.

Es ist ferner eine Reihe von Bestimmungen vorhanden, aus denen sich eine gegenseitige Mitteilungs- und Benachrichtigungspflicht beider Behörden ergibt, ebenfalls zu dem Zwecke, Übereinstimmung beider Register zu sichern. So muss das Luftfahrtbundesamt im Falle von Änderungen hinsichtlich belasteter Luftfahrzeuge das Amtsgericht um entsprechende Änderungen in den Eintragungen des Pfandrechtsregisters ersuchen (§§ 90 ff). Andererseits soll das Amtsgericht dem Luftfahrtbundesamt Kenntnis von der Eintragung und Löschung eines Luftfahrzeugs im Pfandrechtsregister geben (§§ 83, 93 Abs. 2 LuftfzRG).

III. Das Eintragungsverfahren.

1. Allgemeine Voraussetzungen der Eintragung.

Das Verfahren bei der Eintragung von Registerpfandrechten entspricht im wesentlichen demjenigen bei der Eintragung von Schiffshypotheken; § 86 LuftfzRG und § 12 der Allgemeinen Verfügung verweisen auf die entsprechenden Vorschriften des Schiffshypothekenrechts. (127) Aus der Besonderheit des Luftfahrzeugs und des Registerpfandrechts ergeben sich jedoch

(127) Schiffsregisterordnung vom 26. Mai 1951 (BGBl. I S. 359) und gemäß deren § 91 die Schiffsregisterverordnung vom 29. Mai 1951 (BANz. Nr. 109); hierzu sei auf die Kommentierungen bei Schaps-Abraham Bd. I S. 210 ff; Prause sowie auf die Ausführungen bei Heinerici-Gilgan, S. 20 bis 168 und schliesslich auf die Erläuterungen zur Grundbuchordnung und Grundbuchverordnung verwiesen.

gegenüber dem Grundbuch- und dem Schiffsregisterrecht einige Abweichungen. (128)

Die Eintragungen müssen materielle Voraussetzungen erfüllen. Sie müssen zulässig sein (129), das heißt, es muß sich um ein eintragungsfähiges, also dingliches, im LuftfzRG vorgesehenes Recht handeln. Eigentümer und Gläubiger können daher nicht erreichen, daß ein Registerpfandrecht für eine Wechselverbindlichkeit (130) oder in einer besonderen, von ihnen vertraglich vereinbarten Form (131) eingetragen wird. Derartige Eintragungen haben keinerlei Rechtswirkungen. Es wird durch sie kein Registerpfandrecht oder Recht an einem solchen begründet, keine Rangstelle gewahrt und auch der gute Glaube nicht geschützt. Unzulässige Eintragungen sind nach § 56 S. 2 SchRO in Verbindung mit § 86 Abs. 1 LuftfzRG von amtswegen zu löschen. (132) Bei nur unrichtigen Eintragungen (133) dagegen kommt eine Löschung von amtswegen nicht in Betracht; es ist hier jedoch ein Widerspruch einzutragen. (134)

2. Die besonderen Eintragungsvoraussetzungen.

Wie beim Schiffs- und Grundstückshypothekenrecht erfordert die Eintragung neben den materiellen Voraussetzungen, insbe-

(128) wegen der Arten der Eintragungen kann auf die bekannten Unterscheidungen aus dem bisherigen Registerrecht verwiesen werden.

(129) s.o.S. 64 ff

(130) vgl. § 8 LuftfzRG

(131) z. B. ein grundschuldähnliches Recht.

(132) entsprechend § 53 GBO; zum Schiffshypothekenrecht vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 273; Prause Anm. zu § 56 SchRO. Daß die Löschung eines Rechts durch "Röten", d.h. durch rotes Unterstreichen der Eintragung geschieht, bedarf keiner Hervorhebung; vgl. § 10 SchRVfg. i.V.m. § 12 Abs. 1 der Allg. Vfg.

(133) sie müssen allerdings zulässig sein wie z.B. die Eintragung eines wegen Willensmangels unwirksamen Registerpfandrechts.

(134) § 56 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG. Diese Eintragungen können im Gegensatz zu unzulässigen Eintragungen Rechtswirkungen erzeugen.

sondere der Einigung, eine Bewilligung, einen Antrag und das "Voreingetragen sein" des Betroffenen. (135) Daneben aber ist die Eintragung oder eine besondere Anmeldung zur Eintragung des Luftfahrzeugs im Pfandrechtsregister erforderlich. (136)

a. Die Bewilligung ist eine einseitige Erklärung des von der beabsichtigten Eintragung Betroffenen (137) an das Pfandrechtsregister. Im Unterschied zur materiell-rechtlichen Einigung, die der Begründung, Veränderung oder Aufhebung eines Rechts dient (138), besagt die Bewilligung lediglich, daß der Betroffene mit einer bestimmten positiven oder negativen Eintragung zu seinen Lasten einverstanden ist. Sie ist an die Form des § 37 SchRO gebunden und genügt grundsätzlich für die Eintragung (139), so daß also das Registergericht die materielle rechtliche dingliche Einigung nicht zu prüfen braucht. (140)

Regelmäßig liegt in der dinglichen Einigung gleichzeitig die Bewilligung des Betroffenen; in der Einreichung des beurkundeten Vertrages z.B. über die Bestellung eines Registerpfandrechts beim Registergericht liegen meist auch Antrag und Bewilligung. (141)

Eine Bewilligung ist jedoch nicht für alle Eintragungen erforderlich. Sie kann dann fehlen, wenn gegen den Betroffenen - der seine Zustimmung nach Sachlage nicht geben würde - bestimmte berechtigte Interessen geltend gemacht werden. So

(135) §§ 23, 29, 46 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG

(136) s.u.S. 235 ff

(137) z.B. des Luftfahrzeugeigners

(138) für das Registerpfandrecht s.o.S. 64 ff

(139) sofern die sonstigen formellen Voraussetzungen gegeben sind,

(140) für das Schiffshypothekenrecht vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 229; Prause Anm. zu § 29 SchRO; Heinerici-Gilgan, S. 231 ff

(141) formelles Konsensprinzip; für das Grundbuchrecht RGZ 141, 374

braucht eine Bewilligung nicht vorzuliegen, wenn eine Eintragung von amtswegen erfolgt (142), wenn aufgrund einer einstweiligen Verfügung eine Vormerkung oder ein Widerspruch eingetragen werden soll und wenn die Unrichtigkeit des Pfandrechtsregisters (143) nachgewiesen wird. (144)

b. Das Registergericht wird regelmäßig nur auf Antrag tätig, der von dem Betroffenen oder dem Begünstigten (145) formlos gestellt werden kann. (146) Wie im Grundstücksrecht kann ein Antrag nicht bedingt gestellt werden (147); wie dort sind auch im Pfandrechtsregister andere Antragsberechtigte dankbar, nämlich der beurkundende Notar und in bestimmten Fällen der Inhaber eines vollstreckbaren Titels gegen den (nicht eingetragenen) Berechtigten. (148)

Ausnahmsweise wird das Registergericht auch von amtswegen tätig, so in den bereits erwähnten Fällen einer unzulässigen oder unrichtigen Eintragung. (149) Nach § 56 SchRO wird eine inhaltlich unzulässige Eintragung von amtswegen gelöscht; gegen eine unter Verletzung gesetzlicher Vorschriften vorgenommene Eintragung wird von amtswegen ein Widerspruch eingetragen. (150)

(142) s.o.S. 228, s. u. S. 232 f

(143) vgl. § 31 Abs. 1 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG; der Nachweis erfolgt i.d.R. durch öffentliche Urkunden; vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 230; s.a. Prause Anm. zu § 37 SchRO; Heinerici-Gilgan, S. 232

(144) Auf den Streit über die Natur der Bewilligung braucht hier nicht eingegangen zu werden.

(145) s.o.S. 64ff; s.a. Prause Anm. zu § 29 SchRO; Heinerici-Gilgan, S. 233

(146) vgl. § 23 SchRO; meist wird der Antrag zusammen mit der formpflichtigen Bewilligung in ein und derselben Urkunde gestellt

(147) § 26 SchRO; dazu Heinerici-Gilgan, S. 233

(148) § 24 SchRO; vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 288; Prause Anm. zu § 24 SchRO

(149) s.o.S. 229

(150) auf ein Verschulden der Registerbeamten kommt es dabei nicht an.

Von amtswegen erfolgen sodann die Eintragungen und Vermerke gemäß §§ 49, 52, 54 f SchRO (151), die Eintragungen des Schutzvermerks nach § 28 Abs. 2 SchRO und die Eintragungen auf Ersuchen von Behörden wie z.B. des Vollstreckungsgerichts (152) oder des Luftfahrtbundesamtes. (153)

Als Besonderheit gegenüber dem Schiffs- und Grundstücksypothekenrecht gibt es nach dem LuftfzRG noch weitere Fälle, in denen das Registergericht von amtswegen tätig wird. Nach § 82 Abs. 1 LuftfzRG wird ein Widerspruch gegen die Richtigkeit der Eigentumseintragung von amtswegen eingetragen, wenn jemand das Luftfahrzeug zur Eintragung anmeldet, der einen vollstreckbaren Titel in Händen hat oder einen Schutzvermerk nach § 77 LuftfzRG eintragen lassen kann. Auch dieser Schutzvermerk wird nach § 89 LuftfzRG von amtswegen eingetragen, wenn derjenige, der einen Anspruch aus Bergungs- und Erhaltungsmaßnahmen im Auslande herleiten kann, sein Recht ordnungsmäßig und fristgerecht anmeldet. (154) Von amtswegen ist sodann Entstehen und Erlöschen einer Erweiterung des Registerpfandrechts auf ein Ersatzteillager auch in dem Registerblatt für das Luftfahrzeug zu vermerken. (155) Nach § 94 LuftfzRG kann das Register die Eintragung eines Ersatzteillagers im Pfandrechtsregister löschen, wenn alle anderen Eintragungen in dem Registerblatt gelöscht sind. (156) In das Ermessen des Registergerichts ist es ebenfalls gestellt, ob es einen vor Eintragung des Luftfahrzeugs im Pfandrechtsregister erhobenen Widerspruch gegen die Richtigkeit der Eigentumseintragung gemäß § 82 Abs. 2 LuftfzRG

(151) i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG

(152) § 45 SchRO

(153) §§ 90 ff LuftfzRG

(154) Die Anmeldung des Luftfahrzeugs gem. § 79 LuftfzRG durch einen nach §§ 75 ff LuftfzRG Berechtigten zieht also in der Regel zwei von amtswegen erfolgte Eintragungen nach sich : Widerspruch und Schutzvermerk.

(155) § 88 Abs. 3 LuftfzRG

(156) vgl. amtl. Begr. S. 31

bei der Eintragung des Luftfahrzeugs mit einträgt. Auch hier ist das Registergericht von amtswegen tätig.

c. Entsprechend § 39 GBO soll die Eintragung nur erfolgen, wenn der von ihr Betroffene im Pfandrechtsregister als der Berechtigte eingetragen ist. Wenn der Betroffene jedoch Erbe, Vorerbe oder ein sonstiger Gesamtrechtsnachfolger des eingetragenen Berechtigten ist (157), bedarf es der vorherigen Eintragung nicht. (158)

3. Der Gang des Eintragungsverfahrens, Verfahrensgrundsätze.

a. Der Zeitpunkt, an dem der Antrag beim Registergericht eingereicht, d.h. dem zuständigen Registerbeamten zur Annahme vorgelegt wird, soll auf dem Antrag genau vermerkt werden. (159) Soweit verschiedene Anträge dasselbe Recht betreffen, sollen sie in der Reihenfolge des Eingehens bearbeitet werden. (160)

b. In Erledigung des Antrags ergeht eine Verfügung des Registerrichters oder des zuständigen Rechtspflegers (161), die die beantragte Eintragung anordnet, den Antrag zurückweist oder den Antrag nur beanstandet. Auf die entsprechende Anordnung des Registerrichters oder des Rechtspflegers (162)

(157) Schaps-Abraham Bd. I S. 235; Frause Anm. zu § 46 SchRO

(158) § 46 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG

(159) § 23 Abs. 1 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG. Der Beamte muss zur Entgegennahme des Antrags zuständig sein. Dies ergibt sich aus Ziff. III Abs. 1 der AV-Nds. Zuständig ist danach der mit der Führung des Registers beauftragte Rechtspfleger oder der vom Vorstand der Registerbehörde hierzu ernannte Urkundsbeamte. Der Antrag kann auch zur Niederschrift dieser beiden Beamten gestellt werden; § 23 Abs. 1 S.3, 4 SchRO, Ziff. III Abs. 1 der AV-Nds.

(160) wegen der Bedeutung dieser Bestimmung für die Rangregelung s.o.S. 202 ff

(161) vgl. § 18 a RPflG (eingefügt durch § 112 LuftfzRG); die Mehrzahl der bisherigen Eintragungen sind Rechtspflegersachen; bei den verhältnismäßig wenigen Richtersachen handelt es sich durchweg um die Fälle des § 18a Abs. 1 Nr. 2/

(162) der meist die Eintragung im Handblatt entwirft. /RPflG.

trägt ein Beamter das Recht oder den Vermerk in dem Pfandrechtsregister ein und unterschreibt die Eintragung gemeinsam mit dem Rechtspfleger oder einem anderen Urkundsbeamten der Geschäftsstelle.

Fehlen Eintragungsvoraussetzungen oder kann dem Antrag aus sonstigen nicht behebbaren Gründen nicht stattgegeben werden, so wird er zurückgewiesen. (§ 28 Abs. 1 SchRO).

Kann das der Eintragung entgegenstehende Hindernis behoben werden, so erlässt der Registerrichter oder der Rechtspfleger eine sogenannte temporisierende Zwischenverfügung, worin der Antrag beanstandet und dem Antragsteller ein Frist gesetzt wird, innerhalb derer er das Hindernis beheben kann. (163) Nach ergebnislosem Ablauf der Frist wird der Antrag (nunmehr endgültig) zurückgewiesen. Geht in der Zwischenzeit ein dasselbe Recht betreffender anderer Antrag beim Registergericht ein, so ist in Abweichung vom Grundbuchrecht, welches in § 18 GBO Vormerkung und Widerspruch nennt, ein Schutzvermerk von amtswegen einzutragen, der sachlich jedoch dasselbe zum Inhalt hat. (164)

c. Das Verfahren in Sachen des Pfandrechtsregisters gehört dem Gebiet der freiwilligen Gerichtsbarkeit an; die hierin getroffenen Entscheidungen, insbesondere also die Verfügungen des Registerrichters (165), haben keine materielle, wohl aber eine gewisse formelle Rechtskraftswirkung. Nach § 75 SchRO in Verbindung mit § 95 LuftfzRG können die Entscheidungen des Registergerichts mit dem Rechtsmittel der Beschwerde angefochten werden; über das Rechtsmittel entscheidet das dem Registergericht übergeordnete Landgericht. (166) Auch hier

(163) In der Praxis ergingen derartige Verfügungen z.B. wegen Fehlens der nach § 1 LuftfzRG erforderlichen Eintragung in der Luftfahrzeugrolle.

(164) § 6 Abs. 3 Allg. Vfg.; vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 229; s.o.S. 222 f

(165) s.o.S. 233
(166) § 76 SchRO; vgl. § 6 Abs. 3 Allg. Vfg., s. aber § 78 SchRO. Wegen der Entscheidungen des Rechtspflegers vgl. § 10 RPflG.

kann ein Schutzvermerk nach § 28 Abs. 2 SchRO eingetragen werden, (167) da die Beschwerde grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung hat. Nach § 83 SchRO (168) kann gegen die Entscheidung des Landgerichts weitere Beschwerde als Rechtsbeschwerde beim Oberlandesgericht (169) eingelegt werden, wobei in bestimmten Fällen auch der Bundesgerichtshof die Entscheidung an sich ziehen kann. (170)

d. Während im Grundbuch jedes Grundstück, gleichviel, ob mit Grundpfandrechten belastet oder nicht, und in den Schiffsregistern grundsätzlich jedes Schiff (171) einzutragen ist, besteht für Luftfahrzeuge, sofern sie bestimmte technische Voraussetzungen erfüllen, nur die Eintragungspflicht hinsichtlich der Luftfahrzeugrolle. Zum Pfandrechtsregister brauchen sie dagegen nicht eingetragen zu werden. (172) Das in der Luftfahrzeugrolle eingetragene Luftfahrzeug kann aber auch ohne irgendwelche dinglichen Belastungen in das Pfandrechtsregister eingetragen werden. Für das hierzu erforderliche Verfahren gelten gegenüber dem sonstigen Eintragungsverfahren einige Besonderheiten.

Nach § 79 LuftfzRG wird ein in der Luftfahrzeugrolle eingetragenes Luftfahrzeug in das Pfandrechtsregister eingetragen, wenn es ordnungsgemäß zur Eintragung angemeldet wird. Diese Anmeldung entspricht der auch bei Schiffen für die Eintragung

(167) § 81 SchRO

(168) die angezogenen Bestimmungen der SchRO in Verbindung mit § 95 LuftfzRG

(169) § 87 SchRO

(170) § 87 SchRO, § 199 FGG; wegen der Einzelheiten des Beschwerdeverfahrens sei auf Heinerici-Gilgan, S. 79 ff verwiesen.

(171) vgl. § 3 SchRO und wegen des hierzu erforderlichen Verfahrens die Erläuterungen bei Schaps-Abraham Bd. I S. 211 sowie die Ausführungen bei Heinerici-Gilgan, S. 57 ff. Das Eintragungsverfahren bei Luftfahrzeugen, die ohne gleichzeitige Belastung eingetragen werden, entspricht im wesentlichen diesem Verfahren.

(172) Daher regelt sich der Eigentumserwerb bei Luftfahrzeugen, Grundstücken und Schiffen unterschiedlich. Zur fakultativen Eintragung des Luftfahrzeugs s.a. Scholz, S. 84 f.

im Schiffsregister erforderlichen (173) und setzt im Gegensatz zur Eintragung eines Registerpfandrechts keinerlei dingliches Rechtsgeschäft voraus. Sie entspricht in ihren Wirkungen in etwa der Bewilligung, (174) erfordert jedoch nicht die für diese nach § 37 SchRO bestimmte Form (§ 86 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG). Ordnungsgemäß ist die Anmeldung dann, wenn sie vom Berechtigten vorgenommen wird und die vom LuftfzRG vorgesehenen Angaben enthält. Zur Anmeldung gemäß § 79 LuftfzRG ist der in der Luftfahrzeugrolle eingetragene Eigentümer, der Begünstigte eines Schutzvermerks nach § 77 LuftfzRG und derjenige berechtigt, der aufgrund eines vollstreckbaren Titels (175) eine Eintragung verlangen kann (§ 79 S. 2 LuftfzRG). Die Anmeldung muss die zur Individualisierung des Luftfahrzeugs notwendigen Angaben enthalten (§ 80 Abs. 1 LuftfzRG), wobei der Anmeldende (176) die Übereinstimmung der Angaben mit den Eintragungen in der Luftfahrzeugrolle nachzuweisen hat (§ 80 Abs. 2 S. 1 LuftfzRG). Wird das Luftfahrzeug vom Eigentümer angemeldet, so muss dieser darüberhinaus sein Eigentumsrecht glaubhaft machen. Dabei genügt es i.d.R., daß der Eigentümer seinen Besitz am Luftfahrzeug glaubhaft macht, weil hiermit die Eigentumsvermutung des § 1006 BGB begründet wird. (177) Einer besonderen Form bedarf der Eigentumsnachweis nicht, gemäß § 15 FGG kommt also auch der Nachweis durch Zeugen in Betracht.

(173) vgl. § 9 SchRO

(174) Sind die sonstigen Erfordernisse gegeben, insbesondere also die Angaben nach § 80 LuftfzRG vorhanden, wird man in der Bewilligung eines Registerpfandrechts gleichzeitig die Anmeldung des Luftfahrzeugs zur Eintragung in das Pfandrechtsregister zu sehen haben. In der Praxis sind Anmeldungen nach § 79 LuftfzRG isoliert nicht vorgekommen. In den meisten Bewilligungsurkunden ist auch von "Anmeldung" i.S. des § 79 LuftfzRG nicht die Rede.

(175) vgl. die ähnliche Rechtslage bei Entbehrlichkeit der Bewilligung; s.o.S.229 f; amtl. Begr. S. 29

(176) regelmäßig durch Auszüge aus der Luftfahrzeugrolle

(177) Hier genügt ein Auszug aus der Luftfahrzeugrolle nicht, weil die dortige Eigentumseintragung keinen öffentlichen Glauben genießt. Andererseits muss des Eigentum für das Pfandrechtsregister wegen seiner Gutgläubenswirkung glaubhaft gemacht werden; vgl. amtl. Begr. S. 29

Die Anmeldung des Luftfahrzeugs zur Eintragung in das Pfandrechtsregister hat bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 79 LuftfzRG zur Folge, daß jedes Luftfahrzeug in einem besonderen Registerblatt unter Angabe des Eintragsdatums und der nach § 80 Abs. 1 LuftfzRG zur Individualisierung des Luftfahrzeugs erforderlichen Daten eingetragen wird. (178) Wird dagegen das Luftfahrzeug nicht vom Eigentümer, sondern einem anderen Berechtigten nach § 79 S. 2 LuftfzRG angemeldet, so nimmt das Registergericht daneben (179) noch eine weitere Eintragung vor. Von amtswegen trägt es nämlich in der ersten Abteilung (180) einen Widerspruch gegen die Richtigkeit der Eigentumseintragung ein, weil bei diesen zur Anmeldung berechtigten Personen die Glaubhaftmachung des Eigentums nicht erforderlich ist. Dementsprechend entfällt die Eintragung des Widerspruchs, wenn bei der Anmeldung gleichzeitig oder nachträglich das Eigentumsrecht am Luftfahrzeug glaubhaft gemacht wird. (181)

Wie der Eigentümer das Recht hat, das Luftfahrzeug ohne eine Belastung im Pfandrechtsregister eintragen zu lassen, so kann er es auch wieder löschen lassen, wenn ausser den zur Individualisierung des Luftfahrzeugs nach § 80 LuftfzRG erforderlichen Angaben und dem Datum der Eintragung (182) keine Eintragungen im Pfandrechtsregister mehr vorhanden sind. Es bedarf hierzu nur eines formlosen (183) Antrags des Eigentümers mit der Folge, daß das Registergericht die Eintragungen (ggf. auch im Register für Erweiterungen) (184) löscht und das Register schließt.

(178) nach § 5 der Allg. Vfg. in der ersten Abteilung; vgl. o.S. 226 f; s.a.ZVG-Komm. Anm. 1 zu § 171 c ZVG.

(179) und neben dem Schutzvermerk gem. § 77 LuftfzRG bzw. dem aufgrund des rechtskräftigen Titels zu erreichenden Eintrag (z.B. Zwangsregisterpfandrecht)

(180) § 5 Abs. 1 zu Sp. IV der Allg. Vfg.; s.o.S. 226 f

(181) § 82 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG

(182) § 81 Abs. 2 LuftfzRG

(183) § 86 Abs. 1 S. 2 LuftfzRG

(184) § 94 Abs. 1 LuftfzRG

4. Die Eintragung von Ersatzteillagern.

Bei Ersatzteillagern, die ja nicht selbständig verpfändet werden können (185), ist auch die selbständige Eintragung im Pfandrechtsregister nicht möglich. Sobald aber ein Registerpfandrecht nach § 71 LuftfzRG auf das Ersatzteillager erweitert wird, erhält es ein eigenes Registerblatt (§ 84 Abs. 1 LuftfzRG). Zur Entstehung der Pfandhaft am Ersatzteillager bedarf es der üblichen Voraussetzungen, der Einigung und der Eintragung, welche wiederum Bewilligung, Voreingetragen sein des Eigentümers des Luftfahrzeugs und eines Antrags bedarf. (186) Diesem Antrag muss ein Verzeichnis über die Art und die ungefähre Anzahl der im Ersatzteillager befindlichen und dem Luftfahrzeugeigner gehörenden Ersatzteile und, wenn das Ersatzteillager noch nicht im Register eingetragen war, die genaue Bezeichnung der Stelle beigefügt werden, an welcher sich das Lager befindet. Hierzu sind tunlichst die amtlichen Bezeichnungen zu verwenden, wie z.B. grundbuch- oder katastermäßige Bezeichnungen, sonst, z.B. wo dies im Ansland nicht vorhanden ist, die ortsübliche Bezeichnung. (187) Diese nach Art. X des Genfer Pfandrechtsabkommens erforderliche Kennzeichnung wird auch der Eintragung zugrundegelegt. (188) Auf Verlangen des Registergerichts muss der Antragsteller die Richtigkeit der örtlichen Bezeichnung glaubhaft machen. (189)

Die Eintragung der Erweiterung auf dem besonderen Registerblatt (190) zieht ohne einen entsprechenden Antrag des Betroffenen einen Vermerk auf dem Registerblatt des Luftfahrzeugs nach sich, dessen Registerpfandrecht erweitert wird. (191)

(185) s.o.S.172 ff (181)

(186) s.o.S.229 ff

(187) § 88 Abs. 1 und 2 LuftfzRG

(188) § 84 Abs. 2 LuftfzRG

(189) § 88 Abs. 2 a.E.

(190) s.o.S. 226

(191) § 6 Abs. 1 Nr. 3 Allg. Vfg.

Auch das Erlöschen der Erweiterung ist von amtswegen auf dem Registerblatt des Luftfahrzeugs zu vermerken. (192) Wird durch eine Eintragung, soweit es sich nicht um die Löschung der Erweiterung handelt, sowohl diese als auch das Registerpfandrecht betroffen, so wird sie nur auf dem Registerblatt für das Luftfahrzeug vermerkt. (193)

Für das Erlöschen der Erweiterung gelten im übrigen keine Besonderheiten hinsichtlich der Eintragungserfordernisse, doch kann die Eintragung des Ersatzteillagers von amtswegen gelöscht werden, wenn andere Eintragungen nicht mehr vorhanden, wenn also insbesondere keine Erweiterungen mehr eingetragen sind (§ 94 Abs. 1 LuftfzRG). Zu dieser Löschung ist das Registergericht nicht verpflichtet, es kann also die Eintragung bestehen lassen, wenn eine nochmalige Erweiterung eines Registerpfandrechts auf dieses Ersatzteillager zu erwarten ist. Erfolgt aber die Löschung, so ist der vermutliche Eigentümer des Luftfahrzeugs hiervon in Kenntnis zu setzen. (194)

5. Die besonderen Schutzvermerke und Widersprüche des LuftfzRG.

a. Neben den auch dem Schiffshypothekenrecht bekannten Schutzvermerken bei temporisierenden Zwischenverfügungen und im Beschwerdeverfahren (195) kennt das LuftfzRG davon zu unterscheidende Schutzvermerke zugunsten eines aus Bergungs- und Erhaltungsmaßnahmen im Ausland Berechtigten. (196) Auch dieser Schutzvermerk wird von amtswegen eingetragen, setzt aber voraus, daß der Berechtigte sein Recht ordnungsmäßig und rechtzeitig

(192) § 88 Abs. 3 LuftfzRG.

(193) und nicht nur auf Antrag wie im Falle des § 94 LuftfzRG bei der Löschung des Luftfahrzeugs

(194) vgl. amtl. Begr. S. 31; § 94 Abs. 2 LuftfzRG

(195) s.o.S. 205 f; §§ 28, 81 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1 § 95 LuftfzRG

(196) s.o.S. 194 ff,

anmeldet. Die Anmeldung bedarf der Schriftform, nicht dagegen der Form des § 37 SchRO und hat den Grund des Anspruchs, den fremden Staat und den Zeitpunkt anzugeben, an welchem die Bergungs- und Erhaltungsmaßnahmen abgeschlossen worden sind. (§ 89 LuftfzRG). Sie kann auch dann erfolgen, wenn das Luftfahrzeug bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht im Pfandrechtsregister eingetragen war und das Luftfahrzeug hierzu erst eingetragen werden muss. (197) Die Löschung des Schutzvermerks setzt dagegen eine Bewilligung in der Form des § 37 SchRO voraus, wenn nicht - etwa vom Eigentümer - dem Registergericht gegenüber der Nachweis erbracht werden kann, daß das Recht nicht oder nicht mehr besteht oder aber nicht anzuerkennen ist. (198)

b. Neben dem von amtswegen einzutragenden Widerspruch nach

§ 82 Abs. 1 LuftfzRG (199) gibt es den Widerspruch nach § 82 Abs. 2, der dem Schutz des wahren Eigentümers eines Luftfahrzeugs vor eventuellen Belastungen durch den eingetragenen Nichteigentümer dient. (200) Der Eigentümer kann hier nach bereits vor der Eintragung des Luftfahrzeugs der späteren Eintragung eines anderen als Eigentümer widersprechen. Aufgrund dieses Widerspruchs wird nicht etwa das Luftfahrzeug im Register schon eingetragen, vielmehr wird der Widerspruch in einer besonderen durch Verfügung des Amtsgerichtspräsidenten (201) eingerichteten Widerspruchsliste eingetragen, die bei jeder Eintragung eines Luftfahrzeugs zum Pfandrechtsregister herangezogen werden muss. Die Widerspruchsliste hat besondere Bedeutung für Käufe von Luftfahrzeugen unter Eigentumsvorbehalt. In diesem Falle will sich der Vorbehaltsverkäufer gegen Belastungen des noch in seinem Eigentum stehenden Luftfahrzeugs sichern. Er braucht hierzu nicht erst

(197) § 89 Abs. 3 LuftfzRG; s.o.S.236

(198) Der Schutzvermerk und seine Löschung werden in der zweiten Abteilung des Registers eingetragen und zwar an derselben Stelle, wo die Eintragungen für ein Registerpfandrecht erfolgen; § 6 Abs. 3 S. 2 Allg. Vfg.

(199) s.o.S.220

(200) amtl. Begr. S. 29

(201) s.o.S. 220, 224; vom 12.6.1959 - E 382 -

das Luftfahrzeug zur Eintragung im Register anzumelden, was er an sich nach § 79 LuftfzRG könnte, was aber wegen des nach vollständiger Bezahlung erfolgenden Eigentumsübergangs auf den Vorbehaltskäufer und der dann erforderlichen Umschreibung in Luftfahrzeugrolle und Pfandrechtsregister unzweckmäßig ist. (202).

Eine besondere Form wird für die Einreichung des Widerspruchs nicht gefordert, doch wird Schriftform und Glaubhaftmachung des Eigentums mit Rücksicht darauf zweckmäßig sein, daß § 82 Abs. 2 LuftfzRG das Registergericht nicht zur Eintragung zwingt, die Eintragung vielmehr in sein Ermessen stellt. Solange das Luftfahrzeug und der Widerspruch im Pfandrechtsregister noch nicht eingetragen sind, kann der Widerspruch formlos zurückgenommen und in der Liste gelöscht werden. Ist dagegen das Luftfahrzeug nach Erhebung des Widerspruchs eingetragen und der Widerspruch aus der Liste in das Pfandrechtsregister übernommen, so fragt sich, welche Voraussetzungen zu seiner Löschung erforderlich sind. Wäre der Widerspruch wie eine reguläre Eintragung, etwa wie eine Vormerkung nach den §§ 10 ff LuftfzRG zu behandeln, so müsste ihre Löschung die entsprechenden Voraussetzungen, insbesondere die Form nach § 37 SchRO erfüllen. (203) Es könnte auch die Regelung des § 82 Abs. 1 LuftfzRG eingreifen, wonach der Widerspruch nicht eingetragen oder auf Antrag gelöscht wird, wenn glaubhaft gemacht wird, daß das Luftfahrzeug Eigentum des als Eigentümer in der Luftfahrzeugrolle Eingetragenen ist. Die gleichen Gründe, die zur Regelung des Abs. 1 geführt haben (204), treffen auch im Falle des Abs. 2 zu.

(202) tatsächlich sind von ein und derselben Lieferfirma 12 Widersprüche angemeldet und in der Liste eingetragen worden. Nach Zahlung der Kaufpreistraten (meist 12 oder 18, in einem Falle 36 Raten) wird der Widerspruch zurückgenommen. Da in der Zwischenzeit die Luftfahrzeuge nicht im Pfandrechtsregister eingetragen worden waren, war die Zurücknahme des Widerspruchs formlos zulässig.

(203) s.o.S. 217

(204) aml. Begr. S. 29

In beiden Fällen kann die Eintragung des Widerspruchs verhältnismäßig einfach erreicht werden; Glaubhaftmachung des Eigentums ist nicht erforderlich. Demgemäß muß es zur Löschung des Widerspruchs ausreichen, wenn der wahre Eigentümer sein Eigentumsrecht glaubhaft macht und auf Löschung des Widerspruchs anträgt. Solchenfalls wird also auch hier der Widerspruch entweder bei Eintragung des Luftfahrzeugs im Pfandrechtsregister gar nicht erst eingetragen oder auf Antrag des Eigentümers gelöscht. (205)

(205) S.o.S. 221 f.

von S. 226

- (118) §§ 80, 84 LuftfzRG, §§ 5, 10 Allg.Vfg.. Anders als im Grundbuch werden in der ersten Abteilung sowohl Belastungsgegenstand als auch der Eigentümer vermerkt.
- (119) §§ 6, 11 Allg. Vfg.
- (120) § 6 Abs. 2, 3, § 11 Abs. 2 Allg.Vfg.. Bei der geschäftlichen Behandlung der nach dem LuftfzRG anfallenden Angelegenheiten gelten gemäß Ziff. II Abs. 1 der Av-Nds. die Aktenordnung, die hierzu erlassenen Zusatzbestimmungen sowie die sonstigen die geschäftliche Behandlung von Schiffsregistersachen betreffenden Vorschriften. Hierzu sei auf die Ausführungen bei Heinerici-Gilgan, S. 36 f verwiesen. Wegen der Einrichtung der Handblätter vgl. Ziff. II Abs. 3 der AV-Nds, § 13 der Allg.Vfg.
- (121) § 15 Allg.Vfg.
- (122) S.u.S. 232 ff (237)(240).

V. Der öffentliche Glaube des Pfandrechtsregisters.

1. Unrichtigkeiten im Pfandrechtsregister.

a. Das LuftfzRG hat - wie das BGB und das SchRG (206) -

Vorkehrungen getroffen, daß die Eintragung im Pfandrechtsregister grundsätzlich der materiellen Rechtslage entsprechen. Denn durch den Eintragungszwang wird erreicht, daß rechtsgeschäftlich kein Registerpfandrecht entstehen (207) oder erlöschen (208) kann sowie daß es nicht inhaltlich verändert (209) und grundsätzlich nicht abgetreten werden kann (210), ohne daß diese Rechtsänderungen im Pfandrechtsregister ersichtlich gemacht werden. Die Mehrzahl der rechtsgeschäftlichen Rechtsänderungen hinsichtlich eines Registerpfandrechts tritt ohne die Eintragung nicht ein. Das LuftfzRG macht bei dem Hauptfall aller hier in Betracht kommenden Rechtsgeschäfte, der erstmaligen Bestellung eines Registerpfandrechts an einem Luftfahrzeug den Nachweis der Berechtigung des Pfandrechtsbestellers von strengen Voraussetzungen abhängig. (211) Die Fehlerquellen sind überdies gegenüber dem SchRG und besonders gegenüber dem BGB dadurch eingeschränkt, daß das LuftfzRG nur eine einzige Form der Belastung von in der Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeugen vorsieht. (212)

b. Es kann daher nur selten zu einer Diskrepanz zwischen den Eintragungen im Pfandrechtsregister und der materiellen Rechtslage kommen.

(206) jeweils in Verbindung mit den entsprechenden Verfahrensvorschriften der GBO, der GBVfg., der SchRO und der SchRVfg.

(207) § 5 Abs. 1 LuftfzRG

(208) § 56 Abs. 1 LuftfzRG

(209) § 54 Abs. 1 LuftfzRG

(210) § 51 Abs. 3 LuftfzRG

(211) § 80 Abs. 2 LuftfzRG, das Gericht hat u.U. einen Widerspruch gem. § 82 Abs. 1 LuftfzRG einzutragen.

(212) § 9 LuftfzRG; wegen der Sonderformen s.o.S. 161 ff

aa. Das Register ist unrichtig, wenn das Registergericht eine Rechtsänderung einträgt, für die es an der erforderlichen Einigung oder an der diese ersetzenden Gerichtsentscheidung (213) fehlt. Dabei mag die Eintragung gar nicht oder nur teilweise von der Einigung oder der Entscheidung gedeckt sein. (214) Derartige Fehler sind indes sehr selten, da bei der Eintragung stets Urkundsbeamter und Richter - oder Rechtspfleger (215) - zusammenzuwirken haben.

bb. In manchen Fällen treten Rechtsänderungen mit dinglicher Wirkung ein, ohne daß es hierzu einer Eintragung im Pfandrechtsregister bedarf. Bei diesen ausserhalb des Registers sich vollziehenden Veränderungen gibt das Register daher nicht die wirkliche Rechtslage wieder. Hauptsächlich handelt es sich hier um Fälle der Gesamtrechtsnachfolge (216) und um diejenigen vom LuftfzRG vorgesehenen Tatbestände, in denen das Registerpfandrecht wegen einer Zahlung auf die gesicherte Forderung ganz oder teilweise auf den Eigentümer des Luftfahrzeugs oder den Schuldner übergeht. (217)

cc. Das Pfandrechtsregister ist ferner dann unrichtig, wenn ein dingliches Rechtsgeschäft im Hinblick auf ein Registerpfandrecht oder ein Recht an einem solchen nichtig ist. (218)

(213) z.B. einstweilige Verfügung

(214) z.B. wenn die Eintragung in der Person des Gläubigers oder im Inhalt oder im Betrag des Registerpfandrechts von der Einigung abweicht.

(215) § 3 Abs. 1 Nr. 2, § 18 a RPflG.

(216) z.B. aufgrund einer Erbschaft

(217) vgl. §§ 44 Abs. 1, 64 und 59 LuftfzRG;
s.o.S. 101 ff, 105 ff

(218) z.B. wegen Geschäftsunfähigkeit des Luftfahrzeug-eigners oder wegen Anfechtung des dinglichen Rechtsgeschäfts. (s. aber § 5 Abs. 3 LuftfzRG)

dd. "Unrichtig" kann das Pfandrechtsregister sodann dadurch werden, daß auf dem Luftfahrzeug ein privilegiertes Pfandrecht lastet (219) für welches noch kein Schutzvermerk eingetragen wurde. (220)

ee. Schliesslich können Unrichtigkeiten im Pfandrechtsregister dadurch auftreten, daß dem Registergericht bei der Anmeldung eines Luftfahrzeugs zur Eintragung hinsichtlich des Eigentums fehlerhafte Angaben gemacht und fehlerhafte Nachweise erbracht werden. (221)

c. Wegen der Seltenheit derartiger Unrichtigkeiten kann der Rechtsverkehr in aller Regel darauf vertrauen, daß die Eintragungen im Register mit der materiellen Rechtslage übereinstimmen. In einem Teil unrichtiger oder nur möglicherweise unrichtiger Eintragungen wird der Rechtsverkehr durch von amtswegen oder auf Antrag einzutragende Widersprüche gewarnt. Soweit dies nicht der Fall ist, muss unter Umständen zwischen den Interessen des nicht oder unrichtig eingetragenen Berechtigten und denjenigen des mit dem eingetragenen Nichtberechtigten einen dinglichen Vertrag schliessenden Dritten entschieden werden. Das LuftfzRG hat, dem BGB und dem SchRG folgend, die Entscheidung für denjenigen getroffen, der im Vertrauen auf die Richtigkeit der Eintragungen mit dem Eingetra-

(219) s.o.S. 194 ff

(220) Der Gutgläubensschutz des LuftfzRG unterscheidet sich grundsätzlich ausser im Umfang (s.u.S. 246 ff) nur in dieser "Fehlerquelle" von den entsprechenden Vorschriften in BGB und SchRG. Es kann daher wegen der Einzelheiten auf die Erläuterungen zu §§ 15 ff SchRG und §§ 891 ff BGB verwiesen werden.

(221) Eine andere "Fehlerquelle" soll hier ausser Betracht bleiben: Soweit sich die Angaben des Anmeldenden auf technische Einzelheiten des Luftfahrzeugs beziehen (vgl. § 80 Abs. 1 LuftfzRG), kommt ein Gutgläubensschutz ohnehin nicht in Betracht; s.u.S. 247 f

genen dingliche Rechtsgeschäfte abschliesst. Der wirkliche Berechtigte kann einen Rechtsnachteil erleiden, gegen den ihn das LuftfzRG nur dadurch schützt, daß es ihm einen Berichtigungsanspruch (222) und zu dessen Sicherung und Verlautbarung die Eintragung eines Widerspruchs gewährt. (223)

2. Die Vermutung des § 15 LuftfzRG.

Das LuftfzRG stellt hierzu zunächst die Vermutung der Richtigkeit für die Eintragungen im Pfandrechtsregister auf. Abweichend vom BGB und vom SchRG bezieht sich diese Vermutung nur auf das Registerpfandrecht und auf Rechte an einem Registerpfandrecht (224); wie dort wirkt sie in zwei Beziehungen. Es wird vermutet, daß die Eintragungen richtig sind, soweit hiernach jemandem ein Registerpfandrecht oder ein Recht an einem solchen zusteht (225) und daß es nicht mehr besteht, wenn es im Register gelöscht ist. (226)

Dagegen besteht nicht die Vermutung, daß keine anderen als die eingetragenen Rechte an dem Luftfahrzeug bestehen (227) und daß gelöschte Registerpfandrechte einmal bestanden haben. (228) Auch auf die tatsächlichen das Luftfahrzeug oder das Ersatzteillager betreffenden Angaben bezieht sich die Vermutung nicht

(222) § 18 LuftfzRG, s.u.S. 249 f

(223) § 21 LuftfzRG, s.o.S. 218 ff

(224) vgl. § 15 LuftfzRG, § 15 SchRG und § 891 BGB; für das Eigentum hat es mit der Vermutung des § 1006 BGB sein Bewenden, vgl. aml. Begr. S. 24.

(225) § 15 Abs. 1 LuftfzRG

(226) § 15 Abs. 2 LuftfzRG

(227) dies wäre schon im Hinblick auf die privilegierten Rechte undenkbar.

(228) Vgl. RGZ 121, 319; Palandt-Hoche Anm. 4a; Soergel-Baur RdN. 10; Staudinger-Seufert RdN. 2 zu § 891; Westermann, S. 35

und, da das Registerpfandrecht als Sicherungshypothek ausgestaltet ist, auch nicht auf die Forderung. (229)

3. Die Fiktion des § 16 LuftfzRG.

a. Die Vermutung des § 15 LuftfzRG wirkt sich nur im Prozess aus, indem die Beweislast demjenigen aufgebürdet wird, der sich auf die Unrichtigkeit des Pfandrechtsregisters beruft.

Für dingliche Rechtsgeschäfte eines Gutgläubigen mit einem eingetragenen Nichtberechtigten wird die widerlegliche Vermutung des § 15 LuftfzRG zur unwiderlegbaren Fiktion der Richtigkeit des Registers. (230) Da das LuftfzRG nicht auch den Eigentumserwerb am Luftfahrzeug immobilisiert hat, weicht die Fiktion von den Bestimmungen des BGB und des SchRG (231) insofern ab, als die Eigentumseintragungen auch zugunsten eines gutgläubigen Erwerbers eines Luftfahrzeugs nicht als richtig gelten. (232)

Wohl aber gilt dies zugunsten des gutgläubigen Erwerbers eines Registerpfandrechts oder eines Rechts an einem solchen. (233) Die Fiktion bezieht sich dabei auch auf das eingetragene Registerpfandrecht und das Recht an diesem, nicht aber auf sonstige Eintragungen, wie Vormerkungen und Rechte, die unzulässigerweise im Pfandrechtsregister eingetragen wurden. (234)

b. Durch die Gutglaubensvorschriften des LuftfzRG wird derjenige geschützt, der durch Rechtsgeschäft von einem Eingetragenen ein Registerpfandrecht oder ein Recht an einem

(229) vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 472 f; Heinerici-Gilgan, S. 318 ff; Prause Anm. zu § 15 SchRG; wegen der Einzelheiten zu § 15 LuftfzRG, der dem § 15 Abs. 2 und 3 SchRG entspricht, sei hierauf sowie auf die Erläuterungen zu § 891 BGB verwiesen. Wegen der Ausnahmen von der Vermutung vgl. Heinerici-Gilgan, S. 322 f. Wegen der möglichen Rechtsscheinswirkungen der Eintragungen vgl. Schaps-Abraham Bd. I S. 474 f; diese Wirkungen können übrigens auch für die Eigentumseintragung in Betracht kommen, soweit sich der Schutz des guten Glaubens hierauf nicht erstreckt.

(230) § 16 LuftfzRG

(231) vgl. §§ 16 SchRG, 892 BGB

(232) vgl. amtl. Begr. S. 24, 21 f

(233) Der gute Glaube an das Eigentum kann durch einen Widerspruch ausgeräumt werden, der gem. § 82 LuftfzRG einge-

solchen erwirbt. (235) Die Fiktion der Richtigkeit von Registereintragungen (236) gilt sodann bei Leistungen, die aufgrund eines eingetragenen Recht-s an den eingetragenen Nichtberechtigten vorgenommen werden und schliesslich auch bei Rechtsgeschäften zwischen dem Eingetragenen und einem anderen, die eine Verfügung über das Recht enthalten und die nicht auf den Erwerb eines Registerpfandrechts (237) gerichtet sind. (238) Im ersten Fall muss es sich - wie im Grundstücks- und Schiffshypothekenrecht (239) - um Leistungen des Schuldners oder eines Dritten handeln, die der Tilgung des dinglichen Anspruchs aus dem Registerpfandrecht dienen (240); im zweiten Falle sind Verfügungen des Eingetragenen gegenüber einem anderen (241) betroffen, wie sie u.a. in den §§ 26, 54 bis 56 LuftfzRG geregelt sind, ferner die Kündigung des Registerpfand-rechts. (242)

tragen wird; vgl.amtl.Begr. S. 24 wegen der Besonderheiten der Eintragung des Eigentümers; s.a.§ 80 Abs.2 LuftfzRG.

- (234) Schaps-Abraham Bd. I S. 474; Palandt-Hoche Anm.4; Soergel-Baur RdN.8; Staudinger-Seufert RdN. 8 zu § 892.
- (235) § 16 Abs. 1 LuftfzRG; vgl.Heinerici-Gilgan, S. 321 f; s.o.S. 68 ff.
- (236) soweit sie Registerpfandrechte, Rechte an diesen und das Eigentum an Luftfahrzeugen betreffen.
- (237) oder eines Rechts an einem Registerpfandrecht.
- (238) § 17 LuftfzRG; s.o.S. 132.
- (239) Vgl.Schaps-Abraham Bd. I S. 477; Palandt-Hoche Anm.2; Staudinger-Seufert RdN. 2; Soergel-Baur RdN. 2 ff zu § 893
- (240) Wegen der Ausgestaltung des Registerpfandrechts als Sicherungsrecht gilt § 17 nicht für Leistungen auf die persönliche Forderung; vgl. Abraham aaO.; Heinerici-Gilgan, S. 322.
- (241) Es kann sich dabei u.U. um einseitige Verfügungen handeln.
- (242) Vgl. Schaps-Abraham aaO.; Palandt-Hoche aaO.; Soergel-Baur aaO.; Staudinger-Seufert aaO. Bei der Rechtsverfolgung aus dem Registerpfandrecht gilt ausserdem noch § 48 LuftfzRG, wonach zugunsten des Gläubigers unterstellt wird, daß der eingetragene auch der wirkliche Eigentümer ist; s.o.S. 109 ff.

c. Die Fiktion des § 16 LuftfzRG hat eine positive und eine negative Wirkung. (243) Erwirbt jemand gutgläubig ein Registerpfandrecht oder ein Recht an einem solchen von dem im Pfandrechtsregister als berechtigter Eingetragenen, so geht das Recht so auf ihn über, als sei der Eingetragene der wirkliche Berechtigte. (244) Der Erwerber erlangt das Registerpfandrecht frei von Belastungen, die aus dem Pfandrechtsregister nicht ersichtlich sind, sowie von (eintragungsbedürftigen) Verfügungsbeschränkungen, die nicht eingetragen sind. (245)

Im Falle des § 17 LuftfzRG gilt derjenige als der wirkliche Berechtigte, der die Leistung aufgrund seines Eingetragenseins annimmt oder die Verfügung über das eingetragene Recht trifft, so daß der Leistende befreit wird und die Verfügung gegenüber dem anderen wirksam ist.

Diese Wirkungen des guten Glaubens treten indes nur zugunsten des Erwerbers, des Leistenden oder des von der Verfügung Betroffenen ein; unter Umständen kann es daher bei der wirklichen Rechtslage bleiben, wenn die Gutglaubensvorschriften zum Nachteil des Gutgläubigen gereichten. (246)

VI. Die Berichtigung des Pfandrechtsregisters.

a. Das Pfandrechtsregister kann aus verschiedenen Gründen und in verschiedener Hinsicht unrichtig oder unvollständig sein. In Bezug auf die wichtigsten Eintragungen besteht indes

-
- (243) auch darin unterscheidet sie sich nicht von den entsprechenden Rechtsinstituten des BGB und des SchRG, auf die wegen der Einzelheiten zu verweisen ist.
- (244) also Eigentümer oder Gläubiger des Registerpfandrechts; s. auch oben S. 68 ff
- (245) Auf nicht einzutragende Verfügungsbeschränkungen, wie z.B. mangelnde Geschäftsfähigkeit, bezieht sich der gute Glaube nicht. S.o.N. 234, 239.
- (246) z.B. beim Erwerb eines in Wirklichkeit nicht belasteten Registerpfandrechts, wenn ein Recht an diesem eingetragen ist. Vgl. Schaps-Abraham Bd. 1 S. 475 f.; Palandt-Hoche Anm. 4; Staudinger-Seufert RdN. 65 f zu § 892; Prause Anm. zu § 16 f SchRG.

die Vermutung der Richtigkeit, und der wahre Berechtigte kann aufgrund der Gutglaubensvorschriften seines Rechtes verlustig gehen. Dem Berechtigten steht in den meisten Fällen nicht die Möglichkeit offen, die Unrichtigkeit des Pfandrechtsregisters mittels öffentlicher Urkunden zu beweisen (247). § 18 LuftfzRG (248) eröffnet ihm aber den Weg, von dem eingetragenen Nichtberechtigten die Zustimmung zur Berichtigung des Pfandrechtsregisters zu verlangen.

b. Bei diesem Berichtigungsanspruch handelt es sich um einen privat-rechtlichen, dinglichen Anspruch. Er richtet sich nicht etwa gegen das Registergericht, sondern gegen den durch die Eintragung zu Unrecht Begünstigten. Dieser erteilt entweder seine Zustimmung zur Berichtigung des Pfandrechtsregisters oder muss hierzu vom Prozeßgericht verurteilt werden. (249) Der Anspruch steht demjenigen zu, dessen Recht nicht oder nicht richtig eingetragen oder durch eine nicht bestehende Belastung oder Beschränkung beeinträchtigt ist. (250) Anspruchsgegner ist der durch die Berichtigung Betroffene, der u.U. zuvor noch seine Eintragung bewirken muß. (251)

Der Berichtigungsanspruch erlischt, wenn die Eintragung wieder mit der materiellen Rechtslage übereinstimmt, neben seiner Erfüllung also auch durch gutgläubigen Erwerb des unrichtig eingetragenen Rechts. Im übrigen kann der Anspruch stets gel-

(247) §§ 31 Abs. 1, 37 Abs. 1 S. 2 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG

(248) entsprechend § 18 SchRG und § 894 BGB; wegen der weitgehenden Übereinstimmung mit § 18 LuftfzRG kann auf die Erläuterungen zu diesen verwiesen werden; s. insbesondere Heinerici-Gilgan, S. 280 ff.

(249) die Zustimmung wird in der Form der Bewilligung nach § 31 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG erteilt; wegen der Urteilswirkung vgl. § 894 ZPO.

(250) § 18 Abs. 1 LuftfzRG

(251) § 18 Abs. 2 LuftfzRG

tend gemacht werden, da er der Verjährung nicht unterliegt. (252) Zu seiner vorläufigen Sicherung kann ein Widerspruch eingetragen werden. (253) (254)

c. Die Berichtigung des Pfandrechtsregisters von amtswegen ist nur in seltenen Fällen denkbar, wenn nämlich das Registergericht eine Eintragung unter Verletzung gesetzlicher Vorschriften vorgenommen hat, durch welche das Register unrichtig geworden ist. Es kann hierbei einen Widerspruch eintragen oder - wenn die Eintragung inhaltlich unzulässig ist - die Eintragung löschen. (255)

(252) § 20 LuftfzRG

(253) § 21 LuftfzRG; s.o.S. 218 ff

(254) wegen der Kosten der Berichtigung, die der Berechtigte zu tragen hat. vgl. § 19 LuftfzRG.

(255) § 56 SchRO i.V.m. § 86 Abs. 1 LuftfzRG. Zur Grundbuchberichtigung : Baur, S. 144; Westermann, S. 353 ff.

§ 12 Überblick über Rechte an ausländischen Luftfahrzeugen und
das Registerpfandrecht im Ausland.

I. Das Registerpfandrecht im Ausland.

1. Deutschland und das Genfer Pfandrechtsabkommen.

Die Bundesrepublik Deutschland ist im Februar 1959 dem Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen vom 19. Juni 1948 beigetreten. (256) Dieses Abkommen haben inzwischen etwa 30 Staaten gezeichnet aber erst verhältnismässig wenige ratifiziert. (257) Es enthält entsprechend seinen Vorläufern, den Entwürfen des CJIA und des Citeja (258) kein materielles Recht, sondern Kollisionsnormen (259), und bezweckt, die Anerkennung der auf den Luftfahrzeugen von Vertragsstaaten ruhenden dinglichen Rechte in diesen Staaten zu gewährleisten. Hierbei soll in jedem Vertragsstaat unabhängig von dessen internationalprivatrechtlichen Grundsätzen des Sachenrechts das Heimatrecht des Luftfahrzeugs maßgeblich sein soweit es sich um das Bestehen, den Inhalt und den Rang der auf dem Luftfahrzeug ruhenden Rechte handelt. (260)

In jedem Vertragsstaat bezieht sich das Abkommen fast ausschließlich auf die Luftfahrzeuge der anderen Vertragsstaaten. Nur einzelne Bestimmungen sind auch auf die in dem jeweiligen Vertragsstaat eingetragenen Luftfahrzeuge anzuwenden. (261) Es handelt sich hierbei um Vorschriften über die Führung des öffentlichen Registers (262) und um die in Art. IV behandelten Vorzugsrechte, soweit die diese Rechte begründenden Umstände nicht auf dem Gebiete des Vertragsstaates eingetreten sind. Jeder Vertragsstaat ist verpflichtet, die zur Durchführung des Genfer Pfandrechtsabkommens erforderlichen Maß-

(256) s.o.S. 1; 7f

(257) s.o.S. 9 N. 60

(258) s.o.S. 7f

(259) vgl. Egli, S. 13; LuftRKomm. Bd. I S. 439; Reemts, Beitr. S. 110 ff (112); Riese, LuftR. S. 278; Schmidt-Räntsch, Beitr. 1959 S. 563. Zum Problem der materiellen Rechtsvereinheitlichung im internationalen Luftrecht, insbes. hinsichtlich der Luftfahrzeughypothek vgl. Guldemann, Beitr. S. 59 ff; Knauth, Beitr. S. 73 ff; Abraham, ZLR 1955 S. 81 ff; Reemts aaO.; Riese, ArchLR XI S. 13 ff; s.a. Achtnich, ZLR 1955 S. 237 ff (239)

(260) Art. I und II GAbk. (261) Art. XI Abs. 2 GAbk.

(262) Art. II, III, IX GAbk.; wegen der Zwangsvollstreckung s. Art. VII GAbk.

nahmen zu ergreifen (264), insbesondere die Anerkennung der in Art. I genannten Rechte an ausländischen Luftfahrzeugen zu gewährleisten.

Die Verpflichtung zur Anerkennung dinglicher Rechte an ausländischen Luftfahrzeugen besteht indes nur hinsichtlich der in Art. I Abs. 1 des Genfer Pfandrechtsabkommens genannten Rechte (266) und setzt voraus, daß sie

- a. nach dem Rechte des Vertragsstaates, dem das Luftfahrzeug angehört, rechtswirksam entstanden sind,
- b. in einem öffentlichen Register des Vertragsstaates, in dessen Gebiet das Luftfahrzeug als staatszugehörig registriert ist, eingetragen sind. (267)

2. Die Anerkennung des Registerpfandrechts.

Das Registerpfandrecht erfüllt diese Voraussetzungen. In den oben aufgezählten Vertragsstaaten (268) wird es daher anerkannt mit der Folge, daß der Gläubiger eines Registerpfandrechts u.U. auch im Auslande seine Forderung aus dem Luftfahrzeug realisieren kann. In welcher Form dies geschieht, richtet sich nach den Bestimmungen, welche die Vertragsstaaten zur Ausführung des Genfer Pfandrechtsabkommens (269) erlassen haben. Nicht alle Vertragsstaaten haben in ihre Landesgesetze über die Verpfändung von Luftfahrzeugen ausdrückliche Bestimmungen über die Behandlung ausländischer Luftfahrzeuge aufgenommen. Dies kann nur für die neueren Gesetze festgestellt werden (270), die im wesentlichen mit der Regelung in den §§ 103 bis 106 LuftfzRG übereinstimmen, so daß der deutsche Luftfahrzeugeigner in Vertragsstaaten grundsätzlich dieselbe Behandlung seines Luftfahrzeugs zu gewärtigen hat, wie im Inlande. (271)

Gänzlich ungewiß ist indes die Rechtslage des Registerpfandrechts in Staaten, welche dem Genfer Pfandrechtsabkommen nicht beigetreten sind bzw. welche das Abkommen noch nicht ratifiziert haben. Der Gläubiger läuft hierbei immer noch die Gefahr

(264) Art. XV GAbk.

(265) Eine Pflicht zur Einführung der Luftfahrzeughypothek besteht nach dem GAbk. nicht.

(266) dazu unten S. 254 f

(267) zum GAbk. s.a. LuftRKomm. Bd. I S. 468 ff

(268) s.o.S. 9 N 60

(269) Art. XV GAbk.

(270) vgl.z.B. Schweiz, Schweden, Niederlande, Bundesrepublik

eines Rechtsverlusts, denn die Durchsetzbarkeit seines Rechts hängt von der Anerkennung dieses Staates ab, die sich wiederum nach seiner internationalprivatrechtlichen Ordnung richtet. Die Unterschiede in den einzelnen Rechtsordnungen sind zu groß als daß sie Gegenstand dieser Arbeit bilden könnten. (272)

II. Die Behandlung ausländischer Luftfahrzeughypotheken im LuftfzRG.

1. Die nach dem Genfer Abkommen anzuerkennenden Rechte.

Während der Erste Teil des LuftfzRG sich ausschließlich mit dem Registerpfandrecht an in der Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeugen befaßt, werden im Zweiten Teil des Gesetzes (273) verschiedene dingliche Rechte an ausländischen Luftfahrzeugen behandelt.

Hierin ist festgelegt, daß unter bestimmten Voraussetzungen vier Gruppen dinglicher Rechte an ausländischen Luftfahrzeugen den Vorrang vor allen anderen dinglichen Rechten haben sollen. (274)

- a. Im Gegensatz zum Genfer Pfandrechtsabkommen (275) ist das Eigentum an Luftfahrzeugen im LuftfzRG nicht ausdrücklich erwähnt. Bei der Anerkennung des Eigentums sind bisher im internationalen Verkehr keine Schwierigkeiten aufgetreten, (276) so daß der Gesetzgeber auf seine Erwähnung in den §§ 103 ff LuftfzRG glaubte verzichten zu können.

(271) es sei daher auf die deutsche Regelung verwiesen.

(272) zum ausländischen Sachenrecht vgl. für viele Staudinger-Going Anm. 29 ff zu § 93 BGB; für die sachenrechtliche Lage des Luftfahrzeugs Honig, S. 58 ff; wegen der Ersatzteillager s.o.S. 176 ff

(273) §§ 103 bis 106, 108 LuftfzRG

(274) §§ 103 f LuftfzRG; wegen der gesetzgeberischen Gründe s. Begr. S. 36; Ausländisch sind dabei Luftfahrzeuge, die in einem ausländischen öffentlichen Register als staatszugehörig eingetragen sind oder sonst einem Ausländer oder ausländischen Unternehmen gehören. Vgl. Art. 17 des Chicagoer Abkommens, amtl. Begr. S. 36. Nur für diese gelten die §§ 103 bis 106 LuftfzRG, §§ 171 h bis n ZVG. Wegen der Einschränkung bei den dinglichen Vorzugsrechten s.u.S. 257

(275) Art. I Abs. 1 lt. a

(276) s. amtl. Begr. S. 36; Schmidt-Räntsch, Betr. 1959 S. 563

- b. § 103 LuftfzRG zählt aber - wie das Genfer Pfandrechtsabkommen - zwei aus dem Besitz fliessende, dem angelsächsischen Recht entstammende dingliche Rechte auf. Es sind dies das Recht des Besitzers eines Luftfahrzeugs, Eigentum durch Kauf zu erwerben, und das Recht zum Besitz eines Luftfahrzeugs aufgrund eines auf die Dauer von sechs oder mehr Monaten abgeschlossenen Mietvertrags. (277)
- c. Zu diesen Rechten gehören sodann besitzlose Pfandrechte, Hypotheken oder ähnliche Rechte, die vertraglich zur Sicherung von Forderungen bestellt sind, (278) und
- d. die in Art. IV des Genfer Pfandrechtsabkommens aufgezählten dinglichen Vorzugsrechte an Luftfahrzeugen. (279)

2. Hypotheken und Privilegien.

Für diese Arbeit sind nur die beiden Gruppen von Pfandrechten an Luftfahrzeugen von Interesse. Sie haben beide den Zweck, Forderungen zu sichern und kommen in den verschiedensten Ausgestaltungen in Betracht.

- a. Wichtigstes dieser Pfandrechte ist die Luftfahrzeughypothek, die nach Art. I Abs. 1 des Genfer Pfandrechtsabkommens und § 103 LuftfzRG alle möglichen Formen haben kann. In fast gleichlautendem Text zählen beide Bestimmungen "besitzlose Pfandrechte (mortgages), Hypotheken und ähnliche Rechte" auf. Damit ist den Ländergesetzen ein grosser Spielraum gelassen, innerhalb dessen sie die u.U. neu einzuführende Luftfahrzeughypothek nach eigenen (z.B. Schiffshypothek) oder fremden Vorbildern ausgestalten können. Andererseits nimmt diese weite Fassung Rücksicht auf schon bestehende, recht unterschiedliche Regelungen in Vertragsstaaten und Nichtmitgliedstaaten des Genfer Pfandrechtsabkommens. (280)

(277) Art. I Abs. 1 lit. b und c

(278) § 103 LuftfzRG; Art. I Abs. 1 lit. d GABk.

(279) § 104 LuftfzRG

(280) In einigen Ländern ist die Luftfahrzeughypothek die einzig mögliche Belastung eines Luftfahrzeugs. vgl. § 9 LuftfzRG; § 1 Abs. 2 des finn. Ges. v. 15.6.1928; für die Niederlande s. Honig, S. 64 und unten S. 266; für die Schweiz unten S. 264. Eine entsprechende Vorschrift enthielt auch der "Code de l'Air" und der Entwurf des Citeja; vgl. Schlegel, S. 46. Das GABk. hat von einer solchen Vorschrift abgesehen und in Art. I Abs. 2 die Möglichkeit weiterer dinglicher Rechte - nicht aber der Anerkennung ihres Ranges - bestätigt.

Die Luftfahrzeughypothek an einem ausländischen Luftfahrzeug wird mit ihrem Vorrang gemäß Art. I des Genfer Abkommens in Deutschland anerkannt, wenn sie nach der Rechtsordnung des Heimatstaates des Luftfahrzeugs gültig entstanden und in einem öffentlichen Register dieses Staates eingetragen ist. (281) Dabei spielt es keine Rolle, ob der Heimatstaat des Luftfahrzeugs dem Abkommen angehört oder nicht. (282)(283) Die Anerkennung bezieht sich auch auf solche Rechte, die sich auf Ersatzteillager erstrecken. (284) Die Mithaft der in diesen Lagern befindlichen Ersatzteile kann nach § 105 LuftfzR allerdings nur dann geltend gemacht werden, wenn an dem Lagerungsplatz eine Bekanntmachung angebracht ist (285), die das Recht, das Register, in welchem es vermerkt ist, und den Berechtigten (286) angibt. (287)

(281) § 103 LuftfzRG

(282) s.a. Art. I Abs. 1 lit. i und ii GAbk.

(283) Nach dem GAbk. besteht die Verpflichtung nur hinsichtlich der einem Vertragsstaat angehörenden Luftfahrzeuge. Der deutsche Gesetzgeber begründet die Regelung des § 103 mit grösserer Übersichtlichkeit, ausserdem müsste andernfalls immer geprüft werden, ob der Heimatstaat eines Luftfahrzeugs auch Vertragsstaat des GAbk. ist (amtl.Begr. S. 37) Diese Begründung erscheint jedoch nicht stichhaltig, denn jedenfalls greift eine Sonderregelung Platz soweit es sich um ausländische Luftfahrzeughypotheken handelt, denen es an einem der beiden o.a. Gültigkeitsvoraussetzungen fehlt. s.amtl.Begr. S. 37 Das schweiz.Gesetz beispielsweise regelt beide Fälle getrennt, indem es Vorschriften über Luftfahrzeuge aus Vertragsstaaten und solche über andere Luftfahrzeuge bzw. über nicht anzuerkennende dingliche Rechte an Luftfahrzeugen aufstellt. Vgl. dazu Jäggi, Student. S. 66 f; s.a. §§ 27 des dänischen und Art. 41 des niederländischen Gesetzes, wonach die Anerkennung nur für Luftfahrzeughypotheken aus Vertragsstaaten ausgesprochen wird.

(284) s.o.S. 172 ff; hierfür werden die im Inlande befindlichen Ersatzteillager ausländischer Luftfahrtgesellschaften in Betracht kommen.

(285) d.h. eine bestimmte örtliche Stelle

(286) nach Namen und Anschrift

(287) auch hierin entspricht das LuftfzRG dem GAbk. (Art. X); wegen der Gründe für diese Regelung s.amtl.Begr. S. 37

b. Nach § 103 LuftfzRG sind demnach grundsätzlich Pfandrechte, die an ausländischen Luftfahrzeugen durch einen richterlichen oder behördlichen Akt oder aufgrund eines gesetzlichen Tatbestandes entstehen, nicht anzuerkennen. (288) Eine Ausnahme wird lediglich für eine Gruppe von Privilegien gemacht, die nach den verschiedenen Ländergesetzen unmittelbar aufgrund Gesetzes entstehen und allen vertraglich begründeten Pfandrechten im Range vorgehen. (289) Ähnlich den privilegierten Rechten im Seerecht (290) entstehen sie für bestimmte öffentlich-rechtliche Gebühren (291), für gewisse Dienstleistungsforderungen (292), für Reparatur-, Instandsetzungs- und Bergungskosten, ohne daß zu ihrer Begründung ein Rechtsgeschäft oder die Eintragung in einem Register erforderlich wäre. Diese Privilegien an Luftfahrzeugen bildeten wegen ihrer grossen Zahl und der mangelnden Offenkundigkeit eine erhebliche Gefährdung vertraglicher Luftfahrzeughypotheken. Nachdem schon lange ihre gänzliche Abschaffung oder zumindest ihre rigorose Einschränkung gefordert worden war (293), hat nunmehr das Genfer Pfandrechtsabkommen wenigstens die Anerkennung derartiger Rechte im Interesse der in Art. I Abs.1 aufgezählten Rechte eingeschränkt. (294) Diese Beschränkung äussert sich in materieller und in formeller Hinsicht. Die Verpflichtung zur Anerkennung von Privilegien besteht nur bei Rechten, die sich aus der Bergung oder aus besonderen, zur Erhaltung des Luftfahrzeugs erforderlichen Aufwendungen ergeben, und nach Ablauf von drei Monaten nach ihrer Entstehung nur dann,

(288) s.a. § 7 LuftfzRG; aml.Begr. S. 37. Richterliche Luftfahrzeughypotheken sind in den meisten Ländern unbekannt. Für das deutsche Recht s.o.S. 7⁰ ff; für die Schiffshypothek s. Abraham, Schiffshyp. S. 205

(289) § 104 LuftfzRG; s. zum Folgenden auch oben S.190 ff

(290) vgl. für das deutsche Recht §§ 102 BSchG; §§ 754 ff HGB; s.a.Schlegel, S. 46; Vorzugsrechte dieser Art sind in einer ganzen Reihe von Ländern bekannt; s.dazu unten S. 264 ff; vgl. Payitch, UMLR S. 180 ff

(291) z.B. Flughafen-, Zoll-, Polizeigeühren, Steuern.

(292) z.B. Lohnforderungen der Besatzungen

(293) vgl. Burkhard, S. 114; Riese, LuftR.S. 295; die Privilegien hatten auch der internationalen Durchsetzung der Luftfahrzeughypothek im Wege gestanden.

(294) Art. IV GAbk.

wenn sie in einem öffentlichen Buch oder Register vorgemerkt sind und über den Betrag oder das Recht als ganzem eine Vereinbarung zustandegekommen oder ein gerichtliches Verfahren eingeleitet ist. (295)(296)

Dem entspricht § 104 LuftfzRG. (297) Hiernach geht ein dingliches Vorzugsrecht der bezeichneten Art, sofern es nach Art. IV des Genfer Pfandrechtsabkommens anzuerkennen ist, allen anderen dinglichen Rechten an ausländischen Luftfahrzeugen, auch den nach § 103 LuftfzRG anzuerkennenden Rechten im Range vor. Das Gesetz verweist dabei auf Art. IV des Abkommens, wonach die Verpflichtung zur Anerkennung dinglicher Rechte nur bei Luftfahrzeugen besteht, die einem Vertragsstaat angehören. Anders als in § 103 LuftfzRG kommen bei den Vorzugsrechten i.S. des § 104 daher nicht alle ausländischen, sondern nur solche Luftfahrzeuge in Betracht, die in einem öffentlichen Register eines Vertragsstaates des Genfer Pfandrechtsabkommens registriert sind. (298)(299)

(295) Art. IV Abs. 4 GAbk.; s.o. S.191ff;s.a. Art. 7 des Citeja-Entwurfes II

(296) Riese, LuftR. S. 294 geht davon aus, daß gewisse Privilegien nach vertraglicher Anerkennung oder Klageerhebung auch ohne Eintragung in einem öffentlichen Register bestehen können. Ihre Anerkennung ist indes nach Ablauf der 3-monatigen Frist von beiden Tatbestandsmerkmalen abhängig. Unrichtig Scholz, S. 67, wonach die Entstehung der Privilegien von der Eintragung abhängig ist und innerhalb der Dreimonatsfrist des Art. IV Abs. 4 GAbk. lediglich ein Recht auf Eintragung oder Vormerkung der privilegierten Forderung besteht. Diese Annahme verbietet sich bereits aus der Erwägung, daß das GAbk. nur Kollisionsnormen hat aufstellen wollen. Die Entstehung von Privilegien hat es dagegen nicht geregelt, wie auch der Wortlaut des Art. IV Abs. 4 erweist. Unabhängig von einer Vormerkung innerhalb der Frist können daher die verschiedensten Privilegien u. U. auch aus verschiedenen Ländern an einem Luftfahrzeug bestehen.

(297) s.a. § 75 LuftfzRG

(298) vgl. amtl.Begr. S. 37; die oben N. 283 angegebene Ansicht wird hierdurch unterstützt. Denn der deutsche Richter muß sich wegen der weiten Verbreitung der Privilegien sicherheitshalber bei jedem ausländischen Luftfahrzeug informieren, ob es einem Vertragsstaat angehört.

(299) Das LuftfzRG regelt hier - im Gegensatz zu § 103 - auch den Rang der Vorzugsrechte untereinander. Diese Regelung entspricht dem GAbk. und § 76 LuftfzRG. dazu oben S. 193 f. Die Rangordnung der übrigen dinglichen Rechte an ausländischen Luftfahrzeugen richtet sich nach den allgemeinen Re-

3. Die Pfandrechte bei Umschreibung des Luftfahrzeugs.

Die angegebenen Pfandrechte nach ausländischem Recht können im Inlande nicht begründet und in einem deutschen Register, insbesondere also dem Pfandrechtsregister, nicht eingetragen werden. An deutschen Luftfahrzeugen, die in der Luftfahrzeugrolle eingetragen sind, können ausser dem Registerpfandrecht nur noch die nach ausländischem Recht begründeten, in Art. IV des Genfer Pfandrechtsabkommens aufgezählten Vorzugsrechte bestehen. (300) Da die deutsche Luftfahrt zur Zeit noch auf den Ankauf ausländischer Luftfahrzeuge angewiesen ist, diese wiederum im Interesse eines ordnungsgemässen Betriebes in die Luftfahrzeugrolle eingetragen werden müssen, ist für den deutschen Erwerber das Schicksal dinglicher Belastungen von Bedeutung, die auf dem Luftfahrzeug ruhen.

Das Genfer Pfandrechtsabkommen schreibt in Art. IX vor, daß ein Luftfahrzeug in das Register eines anderen Vertragsstaates nur überschrieben werden kann, wenn die Inhaber der auf dem Luftfahrzeug ruhenden eingetragenen Belastungen vorher befriedigt worden sind oder der Umschreibung zustimmen. Das Abkommen enthält keine Vorschrift, wonach das Luftfahrzeug in dem einen Register erst gelöscht werden darf, wenn es in dem anderen eingetragen ist, so daß ein dinglich Berechtigter u.U. für eine gewisse Zeit (301) ohne dingliche Sicherheit bleibt und daher seine Zustimmung nicht erteilt. (302) Das Schicksal von Luftfahrzeughypotheken bei Umschreibung des Luftfahrzeugs ist ebenfalls nicht im Abkommen geregelt. Doch wird man aus Art. IX schliessen können, daß das Genfer Pfandrechtsabkommen grundsätzlich vom Untergang derartiger Rechte bei Umschreibung ausgeht.

geln des internationalen Privatrechts. Amtl. Begr. S. 37. Zur Behandlung von Pfandrechten in Deutschland, die nach ausld. Recht wirksam entstanden sind, vgl. BGHZ 39, 173.

- (300) Vgl. § 9 LuftfzRG, amtl. Begr. S. 19, oben S. 19.
- (301) Zwischen Löschung und Eintragung.
- (302) Zur Umschreibung s. a. Art. 18 des Chic. Abk. Auch die Entwürfe des CJIA und des Citeja besagten hierüber nichts; sie enthielten jedoch im Gegensatz zum GAbk. ausdrückliche Bestimmungen darüber, daß ein Lfz. nicht gleichzeitig in den Registern verschiedener Staaten eingetragen sein durften. Vgl. Art. 2 Citeja-Entw. I. Für das deutsche Recht: § 14 Abs. 2 LuftVZO.

Für den Geltungsbereich des LuftfzRG ist die Regelung eindeutig. Andere als die in diesem Gesetz geregelten dinglichen Belastungen an Luftfahrzeugen können nicht bestehen. (303) Sobald also ein mit ausländischen Luftfahrzeughypotheken belastetes Luftfahrzeug in der Luftfahrzeugrolle eingetragen wird, gehen diese Rechte unter. (304) Gegen diesen Rechtsverlust ist der ausländische Kreditgeber indes durch § 107 Abs. 1 LuftfzRG geschützt; sofern nämlich an einem Luftfahrzeug, das nach Inkrafttreten des LuftfzRG in die Luftfahrzeugrolle eingetragen wird, ein Pfandrecht besteht, kann der Pfandgläubiger sich für die Forderung ein Registerpfandrecht mit Vorrang vor anderen Registerpfandrechten eintragen lassen. (305)

Dagegen bestehen für den Übergang von Privilegien weder im Genfer Pfandrechtsabkommen noch im LuftfzRG Vorschriften. Sind Vorzugsrechte an einem Luftfahrzeug begründet worden, die sich allein nach dem Recht des bisherigen Registerstaates richten und vom Genfer Pfandrechtsabkommen nicht anerkannt werden, so erleiden sie dasselbe Schicksal wie andere dingliche Rechte, deren Rang gemäß Art. I Abs. 2 im Geltungsbereich des Genfer Pfandrechtsabkommens nicht anerkannt wird. Nicht anzuerkennende Privilegien sowie sonstige dingliche Rechte gehen daher mit der Eintragung des Luftfahrzeugs in der Luftfahrzeugrolle unter. Den Gläubigern bleibt indes auch hier die Möglichkeit, sich nach § 107 Abs. 1 LuftfzRG ein Registerpfandrecht für ihre Forderungen bestellen zu lassen. Anders dagegen bei den dinglichen Vorzugsrechten des Art. IV des Genfer Pfandrechtsabkommens. Diese Rechte können auch an Luftfahrzeugen bestehen, die in der Luftfahrzeugrolle eingetragen sind. (306) Da sich das Verbot

(303) § 9 LuftfzRG, oben S. 19 (304) § 107 Abs.1 S. 2 LuftfzRG

(305) Wegen der Bauhypothek und inländischer Pfandrechte s.o.S. 196 ff. Nach der Eintragung in der Lfz-rolle handelt es sich um deutsche Lfze., so daß nicht der zweite Teil des Gesetzes, sondern die §§ 1 ff, 107 ff LuftfzRG anzuwenden sind.

(306) §§ 75 ff LuftfzRG, s.o.S. 190 ff.

des § 9 LuftfzRG nicht auf diese Rechte bezieht, werden sie daher auch nach der Umschreibung des Luftfahrzeugs unter den Voraussetzungen der §§ 75 ff LuftfzRG mit dem bisherigen Vorrang anerkannt.

4. Verwirklichung und Bedeutung ausländischer Luftfahrzeughypotheken.

a. Soweit ausländische Luftfahrzeughypotheken und Privilegien an ausländischen Luftfahrzeugen nachdem Recht des Staates, in welchem sie begründet sind, im Wege der Zwangsvollstreckung verwirklicht werden, hat das LuftfzRG auch hierfür Vorsorge getroffen. Nach § 106 LuftfzRG richtet sich die Zwangsvollstreckung in ausländische Luftfahrzeuge (307), Ersatzteillager und Rechte an ausländischen Luftfahrzeugen grundsätzlich nach den für inländische Luftfahrzeuge, Ersatzteillager und Rechte an solchen geltenden Vorschriften. Die Abweichungen, die in § 106 LuftfzRG und in den §§ 171 h bis n ZVG enthalten sind, ergeben sich daraus, daß die ausländischen Luftfahrzeuge nicht im Pfandrechtsregister eingetragen sind. Sie entsprechen im übrigen den besonderen Erfordernissen des Genfer Pfandrechtsabkommens. (308)

Da ausländische Luftfahrzeuge nicht im Pfandrechtsregister eingetragen werden können und Zwangsregisterpfandrechte nach dem Genfer Pfandrechtsabkommen nicht anzuerkennen sind, kann bei der Zwangsvollstreckung und der Arrestvollziehung in ein ausländisches Luftfahrzeug kein Registerpfandrecht eingetragen werden. (309) Die Zwangsvollstreckung in ausländische Luftfahrzeuge erfolgt durch Zwangsversteigerung. Bei dem Verfahren sind besondere Vorschriften zu beachten, wobei insbesondere eine Mitteilungspflicht des Vollstreckungsgerichts gegenüber der ausländischen Registerbehörde besteht, (310) und auf die regelmässig grosse Entfernung der Beteiligten Rücksicht genommen ist. (311)

(307) Hier fehlt wiederum die Beschränkung auf Lfze., die einem Vertragsstaat angehören. Wegen der Zwangsvollstreckung in ausld.Lfze: Mümmler, S. 4; ZVG-Komm. Anm. zu §§ 171 h ff.

(308) S.daher oben S.112 ff; vgl.amtl.Begr. S. 37 f.

(309) § 106 Abs.2, 3 LuftfzRG (310) § 171 1 Abs. 1 ZVG

(311) § 171 1 Abs. 2 ZVG.

Bei der Zwangsvollstreckung in Ersatzteillager, auf die sich eine ausländische Luftfahrzeughypothek erstreckt, gelten grundsätzlich die Regeln über die Zwangsvollstreckung in bewegliche Sachen mit Abweichungen wiederum bei Festsetzung der Mindestgebote und der Verteilung des Versteigerungserlöses. (312)

Das LuftfzRG trägt auch der Möglichkeit Rechnung, daß über ein beschlagnahmtes Recht oder Luftfahrzeug verfügt wird. Die Verfügung über ein beschlagnahmtes Recht i.S. des § 103 LuftfzRG ist nach § 106 Abs. 5 gegenüber dem Gläubiger wirksam, wenn diese Verfügung nach Art. IV des Genfer Pfandrechtsabkommens anzuerkennen ist und der Schuldner zur Zeit der Verfügung keine Kenntnis von der Beschlagnahme hatte. (313) Unter denselben Voraussetzungen ist die Veräußerung oder Belastung eines Luftfahrzeugs mit Rechten nach § 103 LuftfzRG auch nach der Beschlagnahme noch zulässig. (314)

b. Nach diesen auf den Verpflichtungen des Genfer Pfandrechtsabkommens beruhenden Vorschriften des LuftfzRG können verschiedenartige fremde Rechte in die deutsche Rechtsordnung eindringen. Es sind zwar noch keine Fälle bekannt geworden, in denen deutsche Gerichte aufgrund ausländischer Luftfahrzeughypotheken oder ausländischer Vorzugsrechte in ausländische Luftfahrzeuge oder in Ausländern gehörende (sich im Inlande befindende) Ersatzteillager vollstreckt haben. (315) Wegen des starken internationalen Luftverkehrs auf deutschen Flughäfen und der weiten Verbreitung der Luftfahrzeughypothek im Auslande kann sich aber für deutsche Gerichte durchaus die Notwendigkeit ergeben, sich mit diesen ausländischen Rechtsinstituten zu befassen.

In wirtschaftlicher Hinsicht entspricht dabei die Bedeutung der Luftfahrzeughypothek in den ausländischen Staaten in etwa dem Stand des Flugzeugbaues und der Luftverkehrs. (316) Konkrete Zahlen lassen sich insoweit schlecht ermitteln, so daß die Bemerkungen zu den folgenden Ländern genügen mögen :

(312) s.o.S. 112 ff; § 100 LuftfzRG; amtl.Begr. S. 38

(313) s. amtl.Begr. S. 38

(314) § 171 k ZVG; s. auch Art. VI GAbk.

(315) wegen der Continental Deutschen Luftreederei, deren Flugzeuge z.T. in ausländischem Eigentum standen vgl. Kessel in DIE ZEIT Nr. 3/1963; oben S. 24

(316) Die wirtschaftliche Bedeutung ist naturgemäß von einer ganzen Reihe weiterer Faktoren abhängig, so von der Entwicklung der jeweiligen Rechtsordnung, der Wirtschaftslage eines Landes, dem staatlichen oder privaten Betrieb der wichtigsten Luftlinien usw.

Die Vereinigten Staaten waren das erste Land mit einem wirklichen Bedürfnis für die Luftfahrzeughypothek. (317) In den Jahren nach dem Kriege wurden in den USA für rund 750 Mio. US- $\text{\$}$ Flugzeuge eingekauft und dabei mit rund 350 Mio US- $\text{\$}$ Pfandrechten belastet. Dabei spielte das sogenannte "chattel-mortgage" eine besondere Rolle. Bei der Verpfändung ganzer Luftflotten vornehmlich durch sogenannte "fleet mortgages" wurden bis zu 80 % des Wertes kreditiert, während die Werte im übrigen den deutschen entsprochen haben dürften. (318) Erhebliche Bedeutung hat auch die Erweiterung von Luftfahrzeughypotheken auf Ersatzteillager erlangt. (319)

Trotz des wenig ausgebildeten Rechtssystems hinsichtlich der Luftfahrzeugverpfändung in Großbritannien spielt die vorhandene Kreditsicherungsform der Sicherungsübereignung bei der Finanzierung von Flugzeugankäufen eine erhebliche Rolle. (320)

In der Schweiz scheint die Luftfahrzeughypothek (Luftfahrzeugverschreibung) eine ebenso geringe Rolle zu spielen wie in der Bundesrepublik Deutschland. Da die Swissair ihre Finanzierung bislang ohne hypothekarische Sicherung hat durchführen können, wird das Bedürfnis für die Luftfahrzeugverschreibung nicht eben hoch eingeschätzt. (321)

Ähnlich ist das Bild in Japan. Die dortige Luftfahrzeughypothek dient meist der Sicherung des Kaufpreises. Von 1953 bis 1959 sind 55 Luftfahrzeughypotheken mit einer Gesamtbelastung von rund 2.24 Milliarden Yen (322) eingetragen worden, von denen jedoch keine geltend gemacht worden sind. Es sind ferner 16 Vormerkungen, 14 Änderungen und 35 Löschungen in dem öffentlichen Register eingetragen. (323)

(317) vgl. Bayitch, UMLR S. 153

(318) s.o.S. 23 f

(319) vgl. Hofstetter, S. 150 ff

(320) vgl. Hofstetter, S. 125

(321) Guldemann, ZLR 1961 S. 115; Jäggi, Student. S. 74

(322) etwa 250 Mio. $\text{\$}$

(323) Yamada, RabelsZ. 1962 S. 713 ff (723)

III. Die Luftfahrzeughypothek im deutschen Rechtskreis.

1. Die Schweiz.

Für die Schweiz ist das Genfer Pfandrechtsabkommen in Kraft. (324)(325) Neben der Schiffshypothek (326) sind noch andere besitzlose Pfandrechte an beweglichen Sachen bekannt. (327) Nachdem nun auch das Bedürfnis zur Schaffung eines Gesetzes über eine Luftfahrzeughypothek anerkannt (328) und ein entsprechender Gesetzentwurf längere Zeit beraten wurde (329), ist am 7. Oktober 1959 das Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch erlassen worden, welches am 1. Januar 1961 in Kraft getreten ist. (330)

Wie beim deutschen LuftfzRG hat man sich bemüht, das neue Rechtsinstitut der Luftfahrzeughypothek soweit als möglich dem bestehenden Recht, insbesondere dem Immobiliarsachenrecht einzugliedern, dabei aber gleichzeitig den besonderen Bestimmungen des Genfer Pfandrechtsabkommens Rechnung zu tragen. Auch bei der Frage, ob das Gesetz durch Verweisungen kürzer gefaßt werden könnte, ist man einen ähnlichen Weg gegangen wie der deutsche Gesetzgeber, (331) indem man im Interesse der Klarheit insbesondere für ausländische Interessenten weitgehend auf Verweisungen verzichtete.

Nach dem Bundesgesetz wird ein zentrales Register für dingliche Rechte an Luftfahrzeugen, das Luftfahrzeugbuch, geführt, das neben das vorhandene öffentlich-rechtliche Register tritt und nur privatrechtlichen Zwecken dient. Beide Register werden gemeinschaftlich vom eidgenössischen Luftamt geführt. Die Einrichtung des Luftfahrzeugbuches entspricht im wesentlichen derjenigen des Schiffsregisters. (332)

(324) Wegen der Ratifikation s.o.N. 60; wegen des Einflusses des SchRG s.Abraham, Schiffshyp. S. 44 ff (54f).

(325) Vgl.amtl.Begr. S. 20; Guldemann, ZLR 1961 S. 110.

(326) Abraham, Schiffshyp. S. 54

(327) vgl. Hofstetter, S. 21 ff; Burkhard, S. 15 ff; Egli, S. 7 ff

(328) Hofstetter, S. 57 ff; Guldemann, Beitr. S. 53 ff (56f)

(329) dazu Guldemann aaO.; ZLR 1960 S. 187 f; ZLR 1955 S. 284 Jäggi, Student. S. 65

(330) amtl.Sammlg.1960.1245 ff; s.a. die VollziehungsVO vom 2. Sept.1960 zum Bundesges.über das Luftfahrzeugbuch, in Kraft seit 1.1.1961

(331) Guldemann, ZLR 1961 S. 110, 114

Die Eintragung in dem Luftfahrzeugbuch ist fakultativ; auf Antrag können alle im Register eingetragenen Luftfahrzeuge im Luftfahrzeugbuch eingetragen werden. (333) Nicht alle schweizerischen Luftfahrzeuge sind also dem Sonderrecht des Gesetzes vom 7. Oktober 1959 unterworfen. (334) Durch die Eintragung in dem Luftfahrzeugbuch wird das Luftfahrzeug rechtlich immobilisiert; während bei diesen sich Bestand und Übertragung dinglicher Rechte nach der Eintragung richten und neben der Luftfahrzeugverschreibung und den Privilegien keine dinglichen Belastungen zulässig sind, unterstehen die nur im Register, nicht im Luftfahrzeugbuch eingetragenen Luftfahrzeuge dem gewöhnlichen Fahrnisrecht. (336) Diese können also z.B. noch mit einem Faustpfand und anderen Pfandrechten belegt werden. Das Luftfahrzeugbuch genießt öffentlichen Glauben. (337)

Neben dem Eigentum werden Luftfahrzeugverschreibung (335) und das Besitzrecht aufgrund eines auf 6 Monate Dauer oder länger abgeschlossenen Miet- (Charter-)Vertrags eingetragen. Die Luftfahrzeugverschreibung entspricht weitgehend der Schiffsverschreibung, welche wiederum auf die Grundstückshypothek zurückgeht. (338) Die Luftfahrzeugverschreibung erstreckt sich auf Bestandteile und Zubehör, wobei eine sehr weite Begriffsbestimmung des Zubehörs getroffen ist. Anders als die ebenfalls sehr weite Bestimmung des deutschen Gesetzes (§ 31 Abs. 1 LuftfzRG) wird nämlich von dem Erfordernis der räumlichen Verbindung abgesehen. (Art. 21) Es wird dabei auf

-
- (332) Bundesgesetz über das Schiffsregister v.28.9.1923; vgl. Jäggi, Student. S. 67 f
- (333) Von der noch im Entwurf vorgesehenen Beschränkung auf Luftfahrzeuge mit einem bestimmten Fluggewicht ist in dem Gesetz abgesehen.
- (334) Guldimann, ZLR 1961 S. 114; Jäggi, Student. S. 67, 69
- (335) So die schweizerische Bezeichnung für die Lfz.-hypothek.
- (336) Jäggi aaO. Zur Immobilisierung des Lfz. auch Berner Kommentar (3.Aufl, Bern 1964) Art.655 Anm. I 4.
- (337) Jäggi, Student. S. 69.
- (338) Guldimann, ZLR 1961 S. 114; Jäggi aaO.S. 71; s.a. Abraham, Schiffshyp. S. 54.

die Verkehrsanschauung oder die deutliche Widmung des Luftfahrzeugesigners abgestellt. Anders als noch im Entwurf werden Motor und Luftschraube als Bestandteile angesehen. Erforderlich ist allerdings, daß diese "Triebwerkseinheiten" im Luftfahrzeugbuch zusammen mit dem Luftfahrzeug eingetragen sind. (Art. 22) Mit dieser Regelung weicht der schweizerische Gesetzgeber erheblich von dem ZGB ab. (339)

Die Luftfahrzeugverschreibung kann sich daneben auf ein Ersatzteillager beziehen (340) und kann ersatzweise auch Versicherungsforderungen ergreifen. (Art. 39 f) Mehrere Luftfahrzeuge können in Gesamthaft ein und dieselbe Forderung sichern. (341)

Die Privilegien sind entsprechend dem Genfer Pfandrechtsabkommen geregelt. (342) Werden die privilegierten Forderungen nicht innerhalb der drei Monate (343) geltend gemacht und eingetragen, so erlöschen sie. (344)

Das Gesetz enthält auch Vorschriften über ausländische Luftfahrzeuge. (345)

2. Die Niederlande.

Die Niederlande sind ebenfalls Signatarstaat des Genfer Pfandrechtsabkommens, wobei sie aber gegenüber dem mexikanischen Vorbehalt hinsichtlich des Ranges gewisser Privilegien einen Vorbehalt ausgesprochen haben. (346) Durch das Gesetz vom 6. März 1957 und die Verordnung vom 16. März 1959 (347) ist jetzt auch die Luftfahrzeughypothek eingeführt. Art. 1 des Gesetzes übernimmt wörtlich die Regelung des Art. XVI GAbk, hinsichtlich

(339) Guldemann, ZLR 1961 S. 114; Jäggi, Student. S. 69 f; s.a. Guldemann, Beitr. S. 59 ff

(340) Art. 29, s.dazu Jäggi, Student. S. 72

(341) Jäggi, Student. S. 73

(342) Art. 47 ff, dazu Jäggi, Student. S. 74

(343) vgl. Art. IV Abs. 3 und 4 GAbk.

(344) vgl. auch Guldemann, SchwJZ. 1961 S. 181 ff; zum früheren Recht Egli, S. 20 ff; Hofstetter, S. 57 ff; Burkhard, S. 50 ff, 97 ff; Guldemann, SchwJZ. 1948 S. 372 ff.

(345) Jäggi, Student. S. 66 f

(346) aml.Begr. S. 20; ZLR 1960 S. 236 ff(238); Bek.v. 22.4. 1960 BGBl. II S. 1506; Lamers, ZLR 1960 S. 158 ff(162)

des Luftfahrzeugzubehörs. In Art. 2 wird die Einrichtung eines zentralen öffentlichen Registers für die Eintragung niederländischer Luftfahrzeuge bestimmt, in welchem die dinglichen Rechte an diesen eingetragen werden. Die Führung dieses Registers bestimmt sich nach der genannten Verordnung. Luftfahrzeughypotheken können gemäß Art. 10 begründet werden. Sie entstehen durch Eintragung einer notariellen Urkunde im Register, die die einzelnen (wesentlichen) Bestimmungen der Hypothek enthalten muß (Art. 11). Die Luftfahrzeughypothek ist das einzige Pfandrecht am Luftfahrzeug (Art. 10) und hat Rang vor allen anderen Rechten (Art. 12) mit Ausnahme der Privilegien (Art. 16). Sie hat absolute Wirkung (Art. 14). Auf die Hypothek finden im übrigen die Vorschriften über Grundstückshypotheken entsprechende Anwendung (Art. 15). Eine Hypothek an Ersatzteilen gibt es nicht. Die Regelung hinsichtlich der Privilegien entspricht grundsätzlich den in Art. IV des Genfer Pfandrechtsabkommens aufgezählten Voraussetzungen. (Art. 16)

Anders als das deutsche LuftfzRG regelt das niederländische Gesetz auch den Eigentumsübergang an Luftfahrzeugen (Art. 6) und auch Rechte, die den in Art. I Abs. 1 lit. b und c geregelten besonderen Besitzrechten entsprechen (Art. 8 und 9). Der Übergang des Eigentums ist abhängig von der Eintragung im Register. Dieses genießt öffentlichen Glauben. (348)(349)

Das niederländische Gesetz enthält Vorschriften über ausländische Luftfahrzeuge, indem es grundsätzlich auf die Bestimmungen des Genfer Pfandrechtsabkommens verweist. (350)

(347) Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen vom 6.3.1957, Staatsblad 72; Besluit (Maatregel teboekgestelde Luchtvaartuigen) vom 16.3.1959, Staatsblad 119

(348) vgl. Czapski, RabelsZ. 1960 S. 289 ff; de Roder-Verschoer ZLR 1959 S. 42

(349) zum früheren Recht Honig, S. 63 f, 77 f

(350) vgl. Art. 41

3. Japan.

Offenbar beeinflußt von der nach japanischem Recht bestehenden Trennung zwischen Grundstücken und Gebäuden, gibt es in Japan eine Vielzahl von möglichen Pfandobjekten für Hypotheken. Von diesen werden auch bewegliche Sachen erfaßt. (351) Daneben gibt es aber auch selbständige Hypotheken an beweglichen Sachen, so an Kraftfahrzeugen (352), Schiffen (353) und Baumaschinen. (354) Unter Angleichung an diese Rechtsinstitute, insbesondere an die Kraftfahrzeughypothek (355), ist auch ein Gesetz über die Hypothek an Luftfahrzeugen erlassen worden, welches am 1. Oktober 1953 in Kraft getreten ist. Das Gesetz entspricht dem deutschen LuftfzRG, läßt aber die Eintragung der Hypothek nur für die Drittwirkung maßgeblich sein. Wie auch nach deutschem Recht stellt die Luftfahrzeughypothek die einzige dingliche Belastung des Luftfahrzeugs dar (§ 23). Während das japanische Recht im übrigen verschiedene Formen der Unternehmenshypothek kennt, so die Hypotheken an Straßenverkehrs- oder Fischereiu~~nt~~ernehmen (356), wird dies offenbar für Luftverkehrsunternehmen nicht anerkannt. Stattdessen gibt es die Gesamthypothek an mehreren Luftfahrzeugen, wobei aber im Gegensatz zum deutschen Recht grundsätzlich für die Forderung in ganzer Höhe nicht jedes einzelne Luftfahrzeug haftet, vielmehr eine Haftung im Verhältnis des Wertes der einzelnen Luftfahrzeuge eintritt.

Japan ist dem Abkommen vom 19. Juni 1948 noch nicht beigetreten, so daß die nach dem japanischen Gesetz von 1953 an japanischen Luftfahrzeugen begründeten Hypotheken im Ausland nicht ohne weiteres mit Anerkennung rechnen können. (356a)

(351) hierzu und im Folgenden Yamada, RabelsZ. S962 S. 713 ff

(352) Yamada, aaO. S. 721

(353) Abraham, Schiffshyp. S. 74; Yamada, aaO.S. 720

(354) Yamada, aaO. S. 723

(355) Yamada, aaO. S. 723

(356) Yamada, aaO.S. 714, 718

(356a) s. aber § 105 LuftfzRG, worin auf die Mitgliedschaft zum Genfer Pfandrechtsabkommen nicht abgestellt ist.

IV. Der Anglo-amerikanische Rechtskreis.

1. Die Vereinigten Staaten von Amerika.

Das erste Land mit wirklichem Bedürfnis für die Luftfahrzeughypothek waren die USA.(357) Sie haben ein verzweigtes Kredit-system für die Verwertung von Luftfahrzeugen entwickelt (358), das sich von den USA dann auch auf andere Länder ausdehnte, da Hauptlieferant von Luftfahrzeugen aller Art eben die USA waren. Die amerikanischen Auffassungen haben auch das Genfer Pfandrechtsabkommen maßgeblich beeinflusst. (359) Die USA sind Signatarstaat dieses Abkommens, wobei sie sich ähnlich wie die Niederlande gegen den mexikanischen Vorbehalt verwahrten. (360)

Eine einheitliche Luftfahrzeughypothek besteht nicht; die Gesetzgebung ist insoweit den Bundesstaaten vorbehalten, welche in ihren Gesetzen teilweise recht unterschiedliche Regelungen getroffen haben. (361) Die Basis für die Vereinheitlichung dieses Rechtsgebietes (362) ist mit dem Federal Aviation Act vom Jahre 1958 gegeben.

Neben dem entsprechend Art. 17 f des Chicagoer Abkommens eingerichteten öffentlichen Register für Luftfahrzeuge (363) gibt es nach diesem Gesetz auch ein zentrales Register für dingliche Rechte an Luftfahrzeugen. Daneben bestehen jedoch noch besondere Register in einzelnen Bundesstaaten, die zumeist für Luftfahrzeuge bestimmt sind, welche in der Regel nur im Bereiche dieses Staates fliegen.(364) In das zentrale Register

(357) Bayitch, UMLR S. 153

(358) Bayitch, aaO. N. 1 und 2; das Kreditsystem umfaßt auch Schiffe, Eisenbahnen und gewisse Lastwagen. Neben dem Luftfahrzeug können auch diese Mobilien von verschiedenen Arten dinglicher Sicherungen belastet sein; vgl. Bayitch, UMLR S. 164 f; Knauth, Beitr. S. 73 ff; Schlegel, S. 58; Hofstetter, S. 127 ff; Abraham, Schiffshyp. S. 61 ff; aml.Begr. S. 36

(359) das GAbk. ist für die USA seit 17.9.1953 in Kraft; vgl. Bek.v.22.4.1960 BGBl. II S. 1506; aml.Begr.S. 36

(360) vgl. ZLR 1960 S. 236 ff (239)

(361) Bayitch, UMLR S. 165 f

(362) diese wird schon länger angestrebt; vgl. Bayitch, aaO.; Hofstetter, S. 152 m.weit.Nachw.

(363) Honig, S. 63; Hofstetter, S. 146

(364) Hofstetter, S. 147; s.a. Bayitch, UMLR S. 164 f -

werden unter anderem "mortgages, leases, conditional sales, equipments trusts" eingetragen, wobei die Eintragung erforderlich ist, um Drittwirkungen erzeugen zu können. (365) Die Bestellung von dinglichen Rechten an Luftfahrzeugen bedarf der Form notarieller oder entsprechender behördlicher Beurkundung. (366)

Das Objekt der verschiedenen dinglichen Belastungen ist in erster Linie das Luftfahrzeug. In welchem Umfange seine Ersatzteile und das Zubehör mitverhaftet sind, richtet sich nach den Gesetzen der Bundesstaaten. An Flugzeugmotoren (367) kann unter Umständen eine eigene Hypothek begründet werden (§ 503 a), die mit dem Einbau in ein Luftfahrzeug nicht untergeht. (368) Andere Motoren und Ersatzteile können Gegenstand der Luftfahrzeughypothek sein, wenn der Schuldner, die Luftfahrzeuge, denen sie zu dienen bestimmt sind, und der genaue Ort festgelegt sind. (369) Dabei müssen die dazugehörigen Luftfahrzeuge nicht schon selbst mit einer Hypothek belastet sein.

Die Verpfändung von ganzen Luftflotten ist als "floating charge" und als "fleet mortgage" zulässig. Erstere stellt eine Art Generalhypothek dar. Die fleet mortgage entspricht dem deutschen Gesamtregisterpfandrecht, indem bestimmte Luftfahrzeuge (und nur solche) für die gesamte Schuld haften. (370) Eine Haftung der Versicherungsforderung für Beschädigung und Verlust des Luftfahrzeugs tritt nur dann ein, wenn der Schuldner nicht ohnehin schon die Zahlung unmittelbar an den Gläubiger vereinbart hatte. (371)

(365) § 503 a; Bayitch, UMLR S. 170; s.a. Honig, S. 76; ein Termin für die Eintragung ist nicht vorgeschrieben; Bayitch, UMLR S. 188

(366) § 503 e; Bayitch, UMLR S. 169

(367) nach dem Civil Aeronautics Act galt dies nur für Motoren von mehr als 750 PS; vgl. Hofstetter, S. 148

(368) vgl. Bayitch, UMLR S. 174

(369) § 503 a (3); Bayitch, UMLR S. 175

(370) Bayitch, UMLR S. 178; Hofstetter, S. 150 m. weit. Nachw.

(371) Bayitch, UMLR S. 179 m. weit. Nachw.

Die Regelung der Privilegien ist ebenfalls in den Bundesstaaten unterschiedlich; so gibt es in einzelnen Staaten neben den im Genfer Pfandrechtsabkommen geregelten Vorrechten auch Privilegien für Steuer- und gewisse Gebührenforderungen. (372) Nach dem Recht der Bundesstaaten regelt sich auch das Zurückbehaltungsrecht an einem Luftfahrzeug wegen bestimmter privilegiierter Forderungen. (373)

2. Großbritannien.

Großbritannien ist zwar ebenfalls Signatarstaat des Genfer Pfandrechtsabkommens, eine spezielle Gesetzgebung über die Luftfahrzeughypothek besteht jedoch nicht. (374) Besondere Bestimmungen sind lediglich über Hilfeleistung und Bergung vorhanden. (375)

Das bestehende Register dient lediglich öffentlich-rechtlichen Zwecken; die Eintragung begründet die Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs. (376) Bei der Begründung dinglicher Rechte an Luftfahrzeugen spielt dieses Register keine Rolle; das Luftfahrzeug wird vielmehr wie eine gewöhnliche bewegliche Sache behandelt. Eine echte Luftfahrzeughypothek gibt es also in Großbritannien nicht. Ein derartiges besitzloses Pfandrecht ist nur für Schiffe bekannt. (377) Andere bewegliche Sachen können im Allgemeinen ebenfalls nicht mit einer Hypothek belastet werden. (378)

Luftfahrzeuge können als Faustpfand (pledge) verpfändet werden; dem stehen aber die bereits genannten Hindernisse (379) für die praktische Verwendung als Finanzierungsmittel für Flug-

(372) Bayitch, UMLR S. 180 ff

(373) Bayitch, UMLR S. 185

(374) Besondere Bestimmungen für Luftfahrzeuge, die dem GAbk. unterfallen, sind bereits gefordert; vgl. Shawcross and Beaumont, S. 516; McNair, S. 236f; Schlegel, S. 33

(375) Art. 51 Civil Aviation Act 1949; dazu Honig, S. 62

(376) vgl. Honig aaO., Hofstetter, S. 123

(377) Shawcross and Beaumont, S. 516; Abraham, Schiffshyp. S. 59 ff; Schlegel, S. 52 ff; Hofstetter, S. 113 ff

(378) In der Behandlung der beweglichen Sachen einschließlich der Luftfahrzeuge ist die Verschiedenartigkeit der Rechtsquellen zu beachten: Common Law, Equity Law, Statute Law.

(379) s.o.S. 1 ff; Shawcross and Beaumont, S. 516

zeugankäufe entgegen. Luftfahrzeuge können aber - wie andere Mobilien - durch eine "Bill of Sale" (380) bzw. im Falle einer Gesellschaft durch eine "Debenture" als Kreditsicherungsmit-
tel verwendet werden. (381) Die "Schuldurkunden" werden rich-
terlich registriert. Dieses Kreditsicherungsmitel entspricht
in etwa der Sicherungsübereignung.

Luftfahrtunternehmen bedienen sich eines "hire-purchase-
agreements", insbesondere beim Ankauf neuer Luftfahrzeuge. (382)
Sie können sie aber auch mit einer "floating charge" belasten.
Hier haftet eine Sachgesamtheit. (383)

3. Kanada.

Kanada hat keine einheitliche Gesetzgebung hinsichtlich der
Luftfahrzeughypothek. Es besteht zwar ein Luftfahrtgesetz, (384)
dieses regelt aber nur öffentlich-rechtliche Fragen, insbeson-
dere aber nicht die Registrierung von dinglichen Rechten.
Solche Rechte an Luftfahrzeugen, insbesondere Luftfahrzeug-
hypotheken, unterliegen dem Common Law und ergänzenden Ge-
setzen der einzelnen Provinzen. (385) Dem von einzelnen Pro-
vinzen eingerichteten Register kommt bei Eintragung dingli-
cher Rechte nur Drittwirkung zu. (386) Besonders geregelt ist
die Verpfändung von Luftfahrtunternehmen (387), die mit einer
"floating charge" belastet werden können. (388)(389)

(380) entsprechend dem Bills of Sale Act 1878/82

(381) Shawcross and Beaumont, S. 516

(382) Hofstetter, S. 124; Schlegel, S. 54 f

(383) hiervon wird häufig Gebrauch gemacht; zu seinen Vorteilen
Schlegel, S. 55; Hofstetter, S. 124; zum Vorstehenden
auch amtl. Begr. S. 36

(384) Aeronautics Act 1952 und Air Regulations Act 1954

(385) Nachw. bei Bayitch, UMLR S. 164 N. 70

(386) Bayitch, UMLR S. 170

(387) Bayitch, aaO.; Gesetz betr. Gesellschaften v. 1952

(388) zum Zurückbehaltungsrecht und den Privilegien vgl.
Bayitch, UMLR S. 185

(389) Bayitch, UMLR S. 177 f

4. Australien.

Australien ist Signatarstaat des Genfer Pfandrechtsabkommens. Auch hier ist für die Verpfändung von Luftfahrzeugen das Recht der Einzelstaaten maßgebend, wobei aber Bestrebungen zur Rechtsvereinheitlichung vorhanden sind. (390)

V. Der romanische Rechtskreis.

1. Frankreich.

Frankreich hatte bereits vor dem zweiten Weltkrieg die Luftfahrzeughypothek eingeführt, ohne daß diese allerdings wesentliche Bedeutung hatte erlangen können. (391) Frankreich ist Mitglied des Genfer Pfandrechtsabkommens. (392)

Nach französischem Sachenrecht ist im Unterschied zum deutschen Recht zur Übertragung dinglicher Rechte grundsätzlich nur die Einigung der Parteien erforderlich. Für Schiffe und Luftfahrzeuge ist dieser Grundsatz jedoch durchbrochen. Nach dem Gesetz vom 31. Mai 1924 (393) bedarf es schon bei der Übertragung des Eigentums nämlich für die Drittwirkung der Eintragung im Register. Dieses wird vom Luftfahrtministerium geführt. (394)(395) Das Register hat sowohl öffentlich-rechtliche als auch privatrechtliche Funktionen (396) und genießt öffentlichen Glauben.

(390) Länderbericht RabelsZ. 1961 S. 701

(391) nur wenige Eintragungen, keine Vollstreckungen; vgl. Hofstetter, S. 97 f

(392) vgl. aml.Begr. S. 20; s.auch ebda. S. 36

(393) Loi relative à la navigation aérienne du 31.mai 1924; abgedr.Burkhard, Anh.II, Hofstetter, Anh.2; Guinchard, S. 35, 37, 41; s.a. die Gesetzentwürfe über dingliche Rechte an Luftfahrzeugen RFDA 1961 S. 361 und über die Ratifizierung des GAbk. RFDA 1961 S. 357 ff

(394) Honig, D. 59; Schlegel, S. 41

(395) Für die Übertragung von Rechten bedarf es der Schriftform, die aber lediglich Beweis zwecken dient; vgl.Honig, S. 72 f; abweichend vom gewöhnlichen Sachenrecht kommt es für den Nachweis von Rechten am Luftfahrzeug nicht so sehr auf den Besitz als vielmehr auf die Eintragung an. Vgl. Art. 11 des Gesetzes : "insription vaut titre", dazu Hofstetter, D. 93

(396) Hofstetter, aaO.; Schlegel, S. 41

Gemäß Art. 14 des Gesetzes können Luftfahrzeuge mit Hypotheken belastet werden. Die Vorschriften über die Schiffshypothek sind entsprechend anwendbar. (397)

Luftfahrzeuge können nur durch Parteivereinbarung hypothekarisch belastet werden, nicht also mit richterlichen oder gesetzlichen "ypotheken. Die Verpfändung nach den allgemeinen Regeln des Sachenrechts ist jedoch noch möglich (398), so daß insbesondere auch das "nantissement de fonds de commerce" (Art. 2075 CC) benutzt werden kann. Hiermit kann das gesamte kaufmännische Unternehmen verpfändet werden (399); allerdings wird hiervon wenig Gebrauch gemacht.

Die Luftfahrzeughypothek erstreckt sich auf das Luftfahrzeug und alle dazugehörigen Instrumente, Apparate und Zubehörteile. Sie kann auch an Luftfahrzeugen errichtet werden, die sich noch im Bau befinden, sofern diese nur hinreichend individualisiert sind. Ersatzweise kann die Versicherungsforderung haften, wenn dies bereits im "ypothekenbestellungsvertrag vereinbart wurde. (400) Grundsätzlich richtet sich der Rang der Hypothek nach der Reihenfolge der Eintragungen. Es können ihnen aber Privilegien im Range vorgehen (401), die über die vom Genfer Pfandrechtsabkommen erfaßten hinausgehen. Es handelt sich hierbei um Vorrechte, die aus dem Recht der Binnenschifffahrt kommen und offenbar nicht ganz zur Luftfahrzeughypothek passen. (402) Neben den Privilegien des Genfer Pfandrechtsabkommens gibt es Vorrechte für gewisse öffentlich-rechtliche Abgaben (403), für bestimmte Dienstlohnforderungen (404), sowie für Schadensersatzansprüche Dritter. (405) (406)

(397) vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 93; Schlegel, S. 41

(398) vgl. Tribunal corr. Seine v. 30.4.58, RFDA 1959 S. 91 mit Anm. S. 95

(399) Schlegel, S. 57; LuftRKomm. Bd. I S. 471; s.a. aml. Begr. S. 36

(400) Hofstetter, S. 95; zur Luftfahrtversicherung vgl. Veron, ZLR 1962 S. 264 ff

(401) Bayitch, UMLR S. 180 (402) Hofstetter, S. 95 f.

(403) Flughafengebühren, Gerichtskosten.

(404) Lohnforderungen der Flugzeugbesatzungen.

(405) Daneben gibt es noch die Privilegien nach Art. 2101 f C.Com.; dazu Hofstetter, S. 97. Zum Registerpfandrecht an Kraftfahrzeugen s. BGHZ 39, 173.

2. Belgien.

Auch Belgien ist Mitgliedstaat des Genfer Pfandrechtsabkommens. (407) Über Pfandrechte an Luftfahrzeugen bestehen jedoch keine besonderen Gesetze. Es sind daher die allgemeinen Vorschriften über Pfandrechte an beweglichen Sachen anzuwenden. (408)

3. Italien.

Italien hatte eine der Grundstückshypothek nachgebildete Luftfahrzeughypothek bereits in seinem Gesetz von 1923. (409)(410)

Heute richtet sich die Luftfahrzeughypothek nach dem "Codice della navigazione" (411), insbesondere nach den Art. 1022 ff. Vorbild war wiederum die Grundstückshypothek mit der Folge, daß das Luftfahrzeug nach italienischem Recht im Verhältnis zu den Luftfahrzeugen anderer Länder stark immobilisiert ist. Soweit die Art. 1022 ff nichts anderes bestimmen, sind Luftfahrzeuge jedoch dem Fahrnisrecht unterstellt. (Art. 861)

Nach Art. 864 Cod.nav. bedürfen sämtliche Rechtsgeschäfte hinsichtlich dinglicher Rechte an Luftfahrzeugen der Schriftform. Die Verletzung dieser Formvorschrift zieht die Nichtigkeit des Rechtsgeschäfts nach sich. Darüberhinaus aber müssen diese Rechtsgeschäfte (412) in dem nationalen Luftfahrzeugregister eingetragen und in dem - vom Luftfahrzeug zu führenden - Immatrikulationszeugnis vermerkt werden. (Art. 865) Das Register

- (406) die französische Regelung ist Vorbild für die Gesetzgebung verschiedener lateinamerikanischer Staaten gewesen; Bayitch, UMLR S. 173, 177. Sie wird auch auf die Gesetzgebung der ehem.Kolonien Einfluß genommen haben, die jedoch hier nicht untersucht werden sollen. Für die Republik Mauretanien - betr.GAbk.- vgl. ZLR 1963 S. 86; für Tunesien Gesetz v. 19.6.1959, RFDA 1960 S. 177 ff; S. 187 ff; für Mali - betr.GAbk. - ZLR 1963 S. 252
- (407) amtl.Begr. S. 20
- (408) Verplaetse, ZLR 1963, S. 35 ff (41)
- (409) Legge aeronautica italiana v. 20.8.1923; abgedr.Burkhard Anh. III; s.a. amtl.Begr. S. 36
- (410) im Einzelnen Hofstetter, S. 157; Schlegel, S. 41, 47
- (411) v. 30.3.1942; vgl.Hofstetter, Anh. 3; Honig, S. 61, 74 f
- (412) Art. 864 f Cod.nav.sprechen von rechtsbegründenden,-übertragenden und -beendenden Akten (also wohl Verfügungen i.S. des deutschen Rechts)

hat - wie in Frankreich - Doppelstellung. (413) Die Eintragung hat konstitutive Wirkung, wobei im Falle von Differenzen zwischen Register und dem genannten Zeugnis das Register vorgeht. (Art. 1034, 871)

Diese Vorschriften gelten auch für die Luftfahrzeughypothek im besonderen. Sie kann nur rechtsgeschäftlich begründet werden und zwar in privatschriftlicher oder öffentlicher Urkunde. (Art. 1027) Die Luftfahrzeughypothek kann auch an Luftfahrzeugen im Bau bestellt werden (Art. 1028) und erstreckt sich auf das Zubehör, soweit es nicht erweislich vor der Eintragung einem Dritten gehörte. (Art. 1029) An Ersatzobjekten haften die Versicherungsforderung und gewisse Ersatzansprüche (414) und, sofern der Vertrag dies vorsieht, auch die Fracht. (Art. 1037 i.V.m. Art. 573) Der Rang der Hypothek bestimmt sich nach der Eintragung (Art. 1035). Die Hypothek geht allen nach allgemeinem Recht bestehenden Privilegien und urkundlichen Forderungen vor, nicht aber den folgenden bevorrechtigten Rechten aus :

1. Gerichtskosten und öffentlichen Gebühren für die Benutzung der Flughäfen, der Konsulate usw.,
2. Lohnforderungen der Besatzungen,
3. Forderungen für Bergung und Hilfeleistung,
4. bestimmten Schadensersatzansprüchen Dritter sowie
5. Forderungen aus Geschäften zum Zwecke der Erhaltung des Luftfahrzeugs bzw. der Fortsetzung der Reise.

Diese Vorrechte erfassen das Luftfahrzeug nebst Zubehör und Fracht der jeweiligen Reise; sie erlöschen nach 90 Tagen. (415) Nur ein Teil dieser Privilegien kann mit Anerkennung nach dem Genfer Pfandrechtsabkommen rechnen, dem Italien angehört. (416)(417)(418)

(413) Honig, S. 61; Hofstetter, S. 158 f

(414) Art. 1037 i.V.m. Art. 572; Art. 1037 erklärt Vorschriften betr. die Schiffshypothek für entsprechend anwendbar Dazu Abraham, Schiffshyp. S. 72

(415) im Einzelnen Hofstetter, S. 158 f

(416) aml. Begr. S. 20

(417) in Betracht käme das Recht gem. obiger Ziff. 3 und teilweise das Recht gem. Ziff. 5

(418) auch die italienische Regelung war für einige lateinamerikanische Länder Vorbild; Bayitch, UMLR S. 173

4. Spanien.

Auch Spanien kennt die Luftfahrzeughypothek seit längerem.(419) Die Regelung entsprach im wesentlichen dem italienischen Recht und dem spanischen Grundstücksrecht. (420)

Nunmehr ist in Spanien das gesamte Luftverkehrsrecht kodifiziert worden. Das Gesetz vom 21. Juli 1960 enthält neben Vorschriften über die Staatsangehörigkeit, das Register und das Luftfahrzeug selbst auch Bestimmungen über Belastung und Vorrechte. (421) Nach dem neuen Gesetz besteht neben dem bisherigen privatrechtlichen Register für dingliche Rechte an Luftfahrzeugen ein öffentliches Register (Luftfahrzeugrolle), das vom Luftfahrtministerium geführt wird. (422) Es ist anzunehmen, daß sich hinsichtlich der Luftfahrzeughypothek keine wesentlichen Änderungen gegenüber dem früheren Rechtszustand ergeben haben. (423)(424)

5. Die lateinamerikanischen Staaten.

a. Eine Reihe lateinamerikanischer Staaten ist dem Genfer Pfandrechtsabkommen beigetreten (425), nur wenige Länder aber haben besondere Gesetze über Luftfahrzeughypothek (426) Die übrigen verweisen ausdrücklich auf das allgemeine Recht oder besitzen gar keine Bestimmungen.

In allen Staaten richtet sich die Staatszugehörigkeit von Luftfahrzeugen nach der Eintragung in einem öffentlichen Register, wobei die Voraussetzungen in den Ländergesetzen meist ausführlich geregelt sind. (427)

(419) Gesetz vom 27.12.1947

(420) vgl. Honig, S. 75; Hofstetter, S. 160; Montella, RFDA 1949 S. 137 ff; Bayitch, UMLR S. 154 N 9, S. 173, 180, 184; Gasset, EabelsZ. 1958 S. 111 ff (117)

(421) Wessels, ZLR 1961 S. 22 ff; Tena, ZHR 126, 334 ff.

(422) Wessels, aao. S. 23

(423) zur Schiffshypothek vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 67 f

(424) Portugal ist ebenfalls Mitgliedstaat des GAbk., kennt jedoch keine besondere Gesetzgebung für Luftfahrzeughypotheken; maßgeblich ist insoweit Art. 205 des Dekrets vom 25.10.1930 über die Luftfahrt; vgl. Hofstetter, S. 160

(425) aml.Begr. S. 20; ZLR 1960 S. 236 ff; Bek.v.22.4.1960 BGBI.II S. 1506; s.a.BGBI. 1961 II S. 1604

(426) nämlich Brasilien, Guatemala, Mexiko

(427) Allgemeine Grundsätze des Luftrechts in Lateinamerika,

b. Die schuldrechtliche Hypothekenbestellung richtet sich gewöhnlich nach allgemeinem Zivil- oder Handelsrecht, wobei die Luftfahrtgesetze einiger Länder ausdrücklich hierauf verweisen. (428) Für die Errichtung der Hypothek ist teilweise ein öffentliches Dokument erforderlich, teilweise genügt schriftliche Ausfertigung einer Schuldurkunde. Zur Wirksamkeit der Hypothek ist jedoch stets die Registrierung erforderlich. Hierbei wirkt die Eintragung teils konstitutiv, in anderen Ländern nur deklaratorisch. Dies hängt davon ab, ob das jeweilige Land sich mehr dem französischen oder mehr dem italienisch-spanischen System angeschlossen hat. (429) Im Zusammenhang hiermit steht auch die Unterscheidung zwischen hipoteca und prenda, die allerdings nicht allen lateinamerikanischen Ländern bekannt ist. Regelmässig ist vorgeschrieben, daß das Pfandobjekt (Luftfahrzeug und u.U. auch Luftflotte) genau spezifiziert sein muß. (431)

Im Folgenden seien die Länder Argentinien, Brasilien, Mexiko und Venezuela hervorgehoben. (432)

(zu 427) Auszug aus einer Reihe von Arbeiten, ZLR 1955 S. 34 ff S.90 ff (92)

(428) z.B. die Gesetze von Costa-Rica; Mexico, El Salvador; vgl. Bayitch, UMLR ;. 166

(429) Bayitch, UMLR S. 156 f

(431) Bayitch, UMLR S. 167

(432) Im übrigen ist auf Bayitch, UMLR S. 152 ff, 424 ff zu verweisen, dem die folgenden Angaben entnommen sind (S. 162 ff):

Bolivien: Reglamento general sobre el trafico aereo en el territorio nacional - 3.1.1939 -

Chile: Decreto con fuerza de ley sobre navegacion aereo - 15.5.1931 -

Costa-Rica: Ley general de aviacion civil -18.10.1949 -

Cuba: Reglamento de navegacion aerea civil - 21.4. 1928 - s.a. ZLR 1962 S. 70

El Salvador: Ley de aeronautica civil(Art.241-252(- 22.12.1955 -

Guatemala: Ley de aviacion civil (Art.14,114) -28.10.48- vgl.Allg.Grundl.,ZLR 1955 S. 34

Honduras: Ley de aeronautica civil (Art.197-218)-3.9.57-

Kolumbien: Gesetz Nr. 89 vom 26.5.1938 (Art. 11)

Nicaragua:Codigo de Aviacion civil(Art.190-211)-18.5.56-

Peru:Codigo civil (Art.812 Ziff.4),ergänzt durch Reglamento de las inscripciones (1936) und Reglamento general de los registros publicos (1940)

Uruguay:Codigo de legislacion aeronautica (Art.16 bis 109) - 3.12.1942 -

c. Maßgeblich für die Luftfahrzeughypothek in Argentinien (433) ist das Gesetz vom 15. Juli 1954 (434)(435), welches grundsätzlich auf das Recht der Schiffshypothek verweist (436)(437) und damit auf die Vorschriften des allgemeinen Rechts betreffend die "hipoteca". (438) Vorbild war das französische Recht.

Die Eintragung im Register hat konstitutive Wirkung.(439)(440) Als Objekt der Luftfahrzeughypothek kommen das Luftfahrzeug, Anteile hieran und Luftfahrzeuge im Bau in Betracht. (441) Auch Ersatzteile (Motoren, Luftschrauben, Zubehörteile und "echselteile aller Art) können Gegenstand der Hypothek sein, doch bedarf es der Eintragung in einem besonderen Register. (442) Ersatzweise können Versicherungsforderungen und Schadensersatzansprüche von der Hypothek ergriffen werden. (443) Das Argentinische Recht kennt eine Reihe von Privilegien, die der vertraglich begründeten Luftfahrzeughypothek im Range vorgehen. Es werden gewisse Gerichtskosten (Art. 53 Abs. 3), öffentliche Gebühren (Art. 53 Abs.2) sowie Ansprüche aus Bergung und Hilfeleistung und solche aus Leistungen am Luftfahrzeug zum Zwecke seiner Unterhaltung oder Fortsetzung der Reise bevorrechtigt (Art. 53 Abs. 3 und 4). (444) Ausserdem aber können Lohnforderungen der Besatzungen ein dingliches Vorzugsrecht am Luftfahrzeug begründen (Art. 53 Abs. 4). (445)

d. Brasilien kannte bereits früh die Luftfahrzeughypothek; sein Gesetz stammt vom 8. Juni 1938. (446) Brasilien gehört dem Genfer Pfandrechtsabkommen an. (447)

-
- (433) Argentinien hat das GAbk.mit einem Vorbehalt zugunsten bestimmter fiskalischer Ansprüche gezeichnet. Für Argentinien ist das Abkommen am 1.5.1958 in Kraft getreten; Bk.v.22.4.1960, BGBI. II S. 1506
- (434) Código aeronautico de la Nacion Argentina (Art.51-55); zu den Entwürfen vgl. Reemts, ZLR 1954 S. 339 ff(342)
- (435) Nachw.bei Bayitch, UMLR S. 162 N. 49
- (436) Bayitch, UMLR S. 160; s.a.Reemts aaO.
- (437) Abraham, Schiffshyp. S. 68
- (438) Bayitch aaO. (439) Art. 49
- (440) dazu Bayitch, UMLR S. 171 f
- (441) Art. 51; Bayitch, aaO.(442) Bayitch, UMLR S. 175
- (443) Art. 52; es komt auch eine Enteignungsentschädigung in Betracht; vgl. Bayitch, UMLR S. 179
- (444) Bayitch, UMLR S. 181 ff

Das brasilianische Luftverkehrsgesetz regelt in seinen Art. 137 bis 146 die Luftfahrzeughypothek.(448)(449) Brasilien hat sich am Vorbild des französischen Rechts ausgerichtet (450) und erklärt grundsätzlich die Vorschriften des allgemeinen Rechts auf die "hipoteca" für anwendbar (Art. 146). Hierbei hat die Eintragung im Register wie in Argentinien konstitutive Wirkung.(451) Wie in Argentinien kann neben dem Luftfahrzeug auch ein Anteil (452), können Luftfahrzeuge im Bau und Ersatzteile Objekt der Luftfahrzeughypothek sein (Art. 144, 137). Die Belastung des Luftfahrzeugs mit einer Hypothek hat eine Veräußerungssperre mit der Wirkung zur Folge, daß der Gläubiger vor einer Veräußerung des Luftfahrzeugs seine Zustimmung erteilen muß. Das Unternehmen ist abweichend vom französischen Recht nicht verpfändbar.(453) Wie in Argentinien können Versicherungsforderungen, Schadensersatzansprüche und Enteignungsentschädigungen für die Hypothek haften (Art. 139). (454) Die Privilegien haben einen ähnlichen Umfang wie im argentinischen Recht, gehen also über die im Genfer Pfandrechtsabkommen anerkannten hinaus (Art. 140 lit. a - d). Diese Rechte erlöschen 6 Monate nach ihrer Entstehung.(455)(456)

e. Mexiko hat das Genfer Pfandrechtsabkommen mit einem Vorbehalt zugunsten des Vorrangs von Privilegien aus Forderungen der öffentlichen Hand und aus bestimmten Arbeitsverträgen gezeichnet. (457)

(445) Bayitch, UMLR S. 183 f

(446) Código Brasileiro do Ar

(447) vgl. amtlt.Begr. S. 20; in Kraft seit 1.10.1953 : Bek. v.22.4.1960, BGBl.II S. 1506

(448) dazu Allg.Grundsätze, ZLR 1955 S. 94; das Gesetz regelt auch die Beschlagnahme von Luftfahrzeugen und ihre Enteignung gegen Entschädigung.

(449) Literatur und Nachw.bei Bayitch, UMLR S. 162 N. 52

(450) Bayitch, UMLR S. 156

(451) Registro aeronautico Brasileiro; Nachw.bei Bayitch, UMLR S. 171 N. 119

(452) das bras.Gesetz fordert in Art. 144 ausdrücklich die Zustimmung der Miteigentümer

(453) Brasilien kennt aber die Verpfändung eines Eisenbahnunternehmens; vgl.Bayitch, UMLR S. 176 N. 158

(454) Bayitch, UMLR S. 181 ff; Hofstetter S. 160 f

(455) vgl.Bayitch,UMLR S. 179; Hofstetter, S.160

(456) zur Schiffshypothek Abraham, Schiffshyp. S. 68

Für die Luftfahrzeughypothek ist das 4. Buch des Gesetzes vom 19. Februar 1940 maßgebend (458), welches in den Art. 362 bis 373 die "hipoteca" und die "prenda" behandelt. Daneben sind verschiedene Erlasse heranzuziehen, von denen der wichtigste die Einrichtung des Registers betrifft. (459)(460)

Abweichend von den bisher behandelten lateinamerikanischen Staaten bestimmt das mexikanische Gesetz, daß die Eintragung im Register nur Drittwirkungen erzeugt. (461) Neben dem Luftfahrzeug nebst seinen Bestand- und Zubehörteilen können die Motoren selbständig mit einer Hypothek belastet werden (Art. 363 Ziff. 1). Dabei wird für das Luftfahrzeug die Form der "hipoteca" gewählt, welche das Luftfahrzeug den Immobilien annähert, während für die in Art. 363 einzeln aufgezählten Ersatzteile die "prenda" in Betracht kommt. (462) Letztere geht grundsätzlich von der Übertragung des Besitzes aus (als eine Art Faustpfand), kann aber auch in Verbindung mit einer Vereinbarung über ein Besitzkonstitut bestehen. (463)(464)

Auch ganze Luftfahrtunternehmen können mit einer Hypothek belastet werden, wobei nicht nur das fliegende Material nebst Zubehör, sondern auch Konzessionen und Bodenanlagen erfaßt werden (Art. 362 Abs. 2). Hierzu bedarf es allerdings der Genehmigung durch das Verkehrsministerium (Art. 362 Abs. 2). (465) Da das Gesetz die Registrierung einer derartigen Verpfändung nicht vorschreibt, ist es zweifelhaft, ob sie nach dem Genfer Pfandrechtsabkommen anzuerkennen ist. (466)

-
- (457) Das GAbk. ist für Mexiko seit dem 17.9.1953 in Kraft; Bek.v.22.4.1960, BGBl. II S. 1506; ZLR 1960 S. 238
- (458) Ley de vias generales de comunicacion
- (459) Reglamento del Registro Aeronautico Mexicano v.5.10.51; Nachw.bei Bayitch, UMLR S. 171 N.119, S. 163 N. 59
- (460) Nachw.bei Bayitch, UMLR S. 163 N.57-59
- (461) Art. 372 Ziff.1; vgl.Bayitch, UMLR S. 171
- (462) vgl. Bayitch, UMLR S. 157, 175
- (463) inwieweit die "prenda" nach dem GAbk. anzuerkennen ist, wird davon abhängig zu machen sein, ob es sich um ein besitzloses Pfandrecht im obigen Sinne handelt und ob es nach den Voraussetzungen des Art. I GAbk.registriert wird
- (464) Diese Teilung zwischen hipoteca und prenda ist durchaus nicht einheitlich in den lateinamerikanischen Staaten; vgl. Bayitch, UMLR S. 156 ff
- (465) Bayitch, UMLR S. 176; Allg.Grunds.ZLR 1955 S. 94
- (466) Bayitch, aaO.

Mexiko kennt eine Reihe von Privilegien (Art. 365); hierbei sind neben den dem Genfer Pfandrechtsabkommen entsprechenden Vorrechten für Forderungen aus Bergung, Hilfeleistung und Erhaltungsmaßnahmen Privilegien für öffentliche Gebühren und Steuern sowie für Lohnforderungen der Besatzungen zu erwähnen. (467) Die beiden erstgenannten gewähren im übrigen auch ein Zurückbehaltungsrecht. (468)

f. Auch Venezuela ist Signatarstaat des Genfer Pfandrechtsabkommens. (469) Sein Gesetz vom 1. April 1955 (470) enthält in den Art. 62-64 Vorschriften über die Luftfahrzeughypothek. (471) Wie in verschiedenen anderen lateinamerikanischen Staaten wird das Luftfahrzeug als bewegliche Sache eigener Art behandelt (472), die zwar dem Fahrnisrecht unterliegt, aber mit einer Hypothek belastet werden kann (Art. 62). In Venezuela hat die Registrierung der Hypothek lediglich Drittwirkungen. (473) Das Gesetz enthält über den Umfang der Pfandhaft (474) keine ausdrücklichen Bestimmungen, regelt aber die Privilegien. Diese sind wiederum sehr zahlreich. Neben Gerichtsgebühren und Steuern, Forderungen aus Bergung und Hilfeleistung sowie aus Erhaltungsmaßnahmen sind Schadensersatzansprüche Dritter - wegen Schäden aus dem Betrieb des Luftfahrzeugs - und Lohnforderungen der Besatzungen bevorrechtigt. (475)(476) (477)

(467) Bayitch, UMLR S. 181 ff

(468) Art. 365 Ziff.2; Bayitch, UMLR S. 185

(469) amtl.Begr. S. 20

(470) Ley de aviacion civil; vgl.Bayitch, UMLR S. 164 N. 65

(471) über das frühere Recht vgl.Allg.Grunds. ZLR 1955 S. 94; Hofstetter, S. 161

(472) Bayitch, UMLR S. 156

(473) Registro Aereo; Art. 62; Bayitch, UMLR S. 171 N. 119

(474) die Luftfahrzeughypothek ist eine "hipoteca" in dem oben erwähnten Sinne.

(475) Art. 63

(476) Gewöhnlich sind in den lateinamerikanischen Ländern die Lohnforderungen nur für den letzten Flug privilegiert. Venezuela bevorrechtigt aber Lohnforderungen bis 15 Tage nach Ankunft des Luftfahrzeugs auf dem Flughafen (Art. 63 Abs.5)

(477) Lit.Nachw. bei Bayitch, UMLR S. 164 N. 65; zur Schiffshypothek in den lateinamerikanischen Ländern vgl. noch Abraham, Schiffshyp. S. 68 f

VI. Der skandinavische Rechtskreis.

1. Dänemark.

Dänemark gehört dem Genfer Pfandrechtsabkommen seit 1949 an.

(478) Es hat zum Zwecke der Anpassung der inländischen Luftfahrtgesetzgebung an die internationalen Abkommen, insbesondere an das Chicagoer Abkommen von 1944 und das Genfer Pfandrechtsabkommen das Luftfahrtrecht neu reguliert. Im Zusammenhang hiermit steht der Erlass eines Gesetzes über die Eintragung von Rechten an Luftfahrzeugen. (479) Hierin wird das Luftfahrzeug hinsichtlich der an ihm bestehenden Rechte den Vorschriften unterworfen, welche für Rechte an Grundstücken gelten. (480) Neben der Luftfahrzeughypothek können an dänischen Luftfahrzeugen auch Mietrechte begründet werden und zwar aus länger als 6 Monate dauernden Mietverträgen. Zur Begründung dieser Rechte sowie zur Begründung und Übertragung des Eigentums an Luftfahrzeugen ist - wie bei der Schiffshypothek (481) - der Abschluß eines Vertrages zwischen Eigentümer und Gläubiger erforderlich, der Wirksamkeit gegenüber Dritten erst mit der Eintragung in das beim Amtsgericht in Kopenhagen zentral geführte besondere Register erlangt. Im Gegensatz zum deutschen LuftfzRG kann für die Luftfahrzeughypothek ein Hypothekenbrief ausgestellt werden, der entsprechend dem gleichfalls neugefaßten Gesetz vom 13. April 1938 (482) als Umlaufpapier behandelt wird.

Die Luftfahrzeughypothek nach dänischem Recht weist im übrigen keine Besonderheiten gegenüber dem kontinentalen Recht auf. Das neue Gesetz behandelt auch die Anerkennung von an ausländischen Luftfahrzeugen bestehenden dinglichen Rechten. (483)

(478) das es zusammen mit Schweden und Norwegen gezeichnet hat. Das Abkommen ist am 18.4.1963 ratifiziert; vgl. ZLR 1963 S. 252

(479) Lov om registrering af rettigheder over Luftfartøjer vom 31.3.1960, Gesetz Nr. 135, in Kraft seit dem 1.1.62; vgl. Marcus, RabelsZ. 1962 S. 707

(480) Gesetz vom 31.3.1936 Nr. 111

(481) Abraham, Schiffshyp. S. 69; zum früheren Rechtszustand Hofstetter, S. 160

(482) Marcus, aaO. S. 706

(483) ebenso wie das schweizerische, niederländische und schwedische Gesetz. Auch das brasilianische Recht hat besondere Vorschriften hinsichtlich ausländischer Luftfahr-

2. Schweden.

Schweden hat das Genfer Pfandrechtsabkommen gemeinsam mit Dänemark und Norwegen gezeichnet (484) und hat zu seiner Ausführung am 12. Mai 1955 das Gesetz über die Eintragung von Rechten an Luftfahrzeugen erlassen. (485) Während hierin privatrechtliche Rechtsverhältnisse behandelt werden, regelt das Gesetz über die Registrierung von Luftfahrzeugen (486) die Fragen des öffentlichen Rechts. Hiernach wird für Luftfahrzeuge bei der Luftfahrtverwaltung ein (zentrales) Register geführt (Luftfahrzeugregister). (§ 1). Die an bestimmte Voraussetzungen geknüpfte Eintragung begründet die Staatszugehörigkeit eines Luftfahrzeugs. (§ 7 Abs.1)

Nur an Luftfahrzeugen, die in diesem Register eingetragen sind, können Hypotheken bestellt werden (§ 1 Abs.1 SLuftfzRG); zur Bestellung bedarf es der Eintragung (§ 3 SLuftfzRG) in dem vom Amtsgericht Stockholm geführten Register (§ 2 SLuftfzRG). Wie im deutschen Recht kann eine Mehrheit von Luftfahrzeugen in Gesamthaft (§ 3 Abs. 2, § 17 SLuftfzRG) (487) und in Verbindung mit einem Luftfahrzeug auch ein Ersatzteillager hypothekarisch verpfändet werden. (488) Die Belastung eines Miteigentumsanteils ist jedoch nicht zulässig. (§ 3 Abs. 2 S. 3 SLuftfzRG)

Die Hypothek erstreckt sich ähnlich weit wie im deutschen Recht auf - einzeln aufgeführte - Bestandteile sowie auf das Zubehör, gleichviel, ob gerade an dem Luftfahrzeug angebracht oder getrennt von ihm (§ 14 SLuftfzRG), unter Umständen auch auf die - ebenfalls im einzelnen aufgeführten - Ersatzteile (§ 4 Abs. 2 SLuftfzRG). Ersatzweise erstreckt sich die Hypo-

zu (483) zeughypotheken; vgl. ZLR 1955 S. 39. Im übrigen enthalten die Ländergesetze idR. keine besonderen, die internationalprivatrechtlichen Vorschriften des GAbk. in Landesrecht einführenden Bestimmungen. Dänemarks §§ 26 bis 30 entsprechen im Wesentlichen der deutschen Regelung in den §§ 103 ff LuftfzRG. Dänemark kennt übrigens auch in anderen Fällen die Eintragung von Pfandrechten an beweglichen Sachen; Marcus, aaO. S. 708

(484) am 4.1.1949 ; in Kraft getreten am 14.2.1956; vgl. Bek. v.22.4.1960, BGBl.II S. 1506; Sidenbladh, ZLR 1960 S. 163; Fischler, RabelsZ. 1957 S. 277

(485) abgedr. ZLR 1956 S.293 ff; im Folgenden SLuftfzRG

(486) vom gleichen Tage; abgedr. ZLR 1956 S. 404 ff

(487) wobei ein und dieselbe Forderung gesichert ist; § 3 Abs. Abs.2 SLuftfzRG

thek auf die Versicherungsforderung, nicht aber auf sonstige Ersatzansprüche. (§ 18 SLuftfzRG)

Für die Luftfahrzeughypothek wird ein Brief ausgestellt (§ 21 SLuftfzRG). Vereinigt sie sich mit dem Eigentum in einer Person, so entsteht - anders als im deutschen Recht - zwar keine Eigentümerhypothek, der Eigentümer kann aber die Hypothek mit demselben Rang neu vergeben (§§ 27 ff SLuftfzRG). Auch insoweit ist die Luftfahrzeughypothek also der Schiffshypothek angeglichen. (489)

Schweden kennt Privilegien entsprechend dem in Art. IV des Genfer Pfandrechtsabkommens geregelten Umfang, die innerhalb von drei Monaten nach Abschluß der Bergungs- und Erhaltungsmaßnahmen zur Eintragung im Register angemeldet werden können. (490)

Abgesehen von diesen Sondervorschriften bleibt das Luftfahrzeug dem Fahrnisrecht unterworfen. Insbesondere der Eigentumsübergang vollzieht sich also ausserhalb des Registers. (491)

Schweden hat auch ein Gesetz über den Beitritt zum Genfer Pfandrechtsabkommen erlassen, das Vorschriften über Rechte an Luftfahrzeugen enthält, welche in Vertragsstaaten registriert sind. Hiermit werden die Kollisionsnormen des Genfer Abkommens in das schwedische Recht eingeführt. (492)

(488) § 4 Abs. 1 SLuftfzRG; es können Ersatzteillager in Schweden und in Vertragsstaaten des GAbk. verpfändet werden.

(489) vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 70

(490) § 42 SLuftfzRG; dazu auch Kap. 11 §§ 2-6 des schwedischen Luftfahrtgesetzes vom 6.6.1957; Sidenbladh, ZLR 1960 S. 163 ff (166)

(491) Die §§ 44-52 enthalten Vorschriften über das Verfahren vor dem Registerrichter und über das Beschwerdeverfahren. Wie im deutschen Recht besteht hinsichtlich des Eigentums eines Luftfahrzeugs eine Mitteilungspflicht zwischen öffentlichem und privatem Register, § 39 SLuftfzRG

(492) § 1 Abs. 2 SLuftfzRG; Fischler, RabelsZ. 1957 S. 277; s.a. Fischler, RabelsZ. 1964 S. 113 ff (117).

3. Norwegen.

Auch Norwegen ist Mitgliedstaat des Genfer Pfandrechtsabkommens. Ähnlich dem schwedischen Gesetz verweist das norwegische auf die Bestimmungen über die Schiffshypothek. (494)(495)(496)

4. Finnland.

Finnland ist eines der ersten Länder, welche die Luftfahrzeughypothek einführten. (497) Wie in Schweden und Norwegen ist dieses Rechtsinstitut der Schiffshypothek angeglichen (498), wobei weitgehend auf das Schiffshypothekenrecht verwiesen wird. (§ 2 des Gesetzes) Nach § 1 können im öffentlichen Register eingetragene Luftfahrzeuge mit vertraglichen Hypotheken belastet werden; andere Verpfändungen sind dagegen nicht zulässig (§ 1 Abs. 2 des Gesetzes). Das Register hat nach § 3 Doppelfunktion.

Die Hypothek ist ein akzessorisches Recht (§ 1 des Gesetzes) und erstreckt sich auf das Luftfahrzeug nebst Zubehör sowie ersatzweise auf die Versicherungsforderung und etwaige Schadensersatzansprüche gegen Dritte (§ 4 Abs.1 des Gesetzes).

Der nach dem Gesetz vom 15. Juni 1928 begründeten Luftfahrzeughypothek gehen Lohnforderungen der Besatzungen aus den letzten 6 Monaten und Schadensersatzansprüche Dritter im Range vor. (499)

(494) Gesetz vom 7. 12.1923

(495) zur Schiffshypothek Abraham, Schiffshyp. S. 70 f

(496) Hofstetter, S. 160; Schlegel, S. 48

(497) Gesetz vom 16.6.1928, abgedr. NfL. 1928 S. 496, Burkhard, Anh. IV

(498) dazu Abraham, Schiffshyp. S. 71

(499) § 4 Abs. 2 des Gesetzes; Hofstetter, S. 160; Schlegel, S. 48

(500) folgende Länder seien noch erwähnt:

1. Griechenland: Gesetz vom 3.6.1931; ein neues Gesetz ist seit 1951 in Beratung, 1961 wurde der Entwurf revidiert; Georgakopoulos, RabelsZ. 1962 S. 112 ff(125); das griechische Gesetz verweist auf die Schiffshypothek (vgl. Abraham, Schiffshyp. S. 69); s.a. Hofstetter S. 160; Schlegel, S. 41, 48

zu (500)

2. Jugoslawien: Maßgeblich war das Gesetz vom 22.2.1928, das aber kaum mehr gelten wird, da hier - wie in anderen Ostblockstaaten - kein Privateigentum an Luftfahrzeugen besteht; vgl. Cigoj, RabelsZ. 1959 S. 488 ff (493); Smirnoff, ZLR 1960 S. 368 ff; zum früheren Rechtszustand Hofstetter, S. 160
3. UdSSR: wie in der Handelsschiffahrt besteht in der Luftfahrt ein Staatsmonopol, das die Verpfändung von Luftfahrzeugen nicht zuläßt; die UdSSR haben ein neues Luftverkehrsgesetz, vgl. ZLR 1963 S. 63 ff; s.a. Schlegel, S. 48 m.Nachw.; Erdsiek, NJW 1962 S. 1809; Sand, in Osteuropa-Recht 64, 158 ff(183).
4. zu den übrigen Staaten, soweit sie das Genfer Pfandrechtsabkommen bereits ratifiziert haben vgl. Bek. vom 22.4.1960, BGBl. II S. 1506, Bek.vom 25.8.1961, BGBl. II S. 1604

Lebenslauf

Ich wurde am 26. 9. 1933 in Schwerin/Meckl. als erster von vier Söhnen des Flugleiters Alfred Groth und seiner Frau Margarethe geboren. Nach der Volksschule in Berlin und Schwerin besuchte ich Oberschulen in verschiedenen Städten Deutschlands. Die Reifeprüfung legte ich am 28. 2. 1953 an der Schleeschule in Hamburg ab. Das beabsichtigte Studium mußte zunächst verschoben werden, stattdessen machte ich von April 1953 bis März 1954 eine kaufmännische Lehre in einer hamburger Überseespedition durch. Anschliessend studierte ich in Frankfurt am Main Rechtswissenschaften. Zu meinen akademischen Lehrern darf ich Herrn Professor Dr. H.-J. Abraham und Herrn Professor Dr. G. Schiedermaier zählen.

Am 12. Dezember 1958 bestand ich in Frankfurt die erste Staatsprüfung. Den Referendardienst leistete ich seit Oktober 1959 in verschiedenen hessischen Städten und an der Verwaltungshochschule in Speyer bis zum 9. Juni 1965, dem Tage meines großen Staatsexamens ab. Vom November 1965 an bin ich beim Senat der Stadt Berlin tätig.

